UNIVERSITÉ DE RENNES -- FACULTÉ DE DROIT

LA GRANDE PÊCHE DE TERRE-NEUVE ET D'ISLANDE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

PRÉSENTÉE ET SOUTENUE

Le Mardi 28 Juin 1921, à 14 heures

PAR J M. GROSSETÊTE

Prêtre

Licencié en Droit

Jury d'examen { **MM. TURGEON, Professeur, Doyen**
FETTU, Professeur,
BODIN, Professeur, Président du Jury.

RENNES

IMP. DE LA « PRESSE DE BRETAGNE »

—

1921

UNIVERSITÉ DE RENNES -- FACULTÉ DE DROIT

LA GRANDE PÊCHE DE TERRE-NEUVE ET D'ISLANDE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

PRÉSENTÉE ET SOUTENUE

Le Mardi 28 Juin 1921, à 14 heures

PAR J. M. GROSSETÊTE

Prêtre

Licencié en Droit

R. UNIV. BIBLIOTHEEK LEIDEN

Jury d'examen

MM. TURGEON, Professeur, Doyen
FETTU, Professeur,
BODIN, Professeur, Président du Jury.

RENNES

IMP. DE LA « PRESSE DE BRETAGNE »

1921

LA
GRANDE PÊCHE
DE
TERRE-NEUVE
ET
D'ISLANDE

La Faculté n'entend donner aucune approbation ou improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

Bibliographie

A. Bellet. — *La grande pêche de la morue à Terre-Neuve depuis la découverte du Nouveau Monde par les Basques au XIV^me^ siècle.*

Caffarena. — *Pauvres marins.*

Louis Coquin. — *Hygiène et pathologie des pêcheurs de morue* (Thèse médecine Bordeaux 1900).

Xavier Cornudet. — *Du machinisme considéré spécialement dans ses applications à l'industrie de la pêche* (Thèse Rennes 1909).

E. Corre. — *De la sécurité et du travail dans la marine du commerce* (Thèse Rennes 1912).

H. Cuny. — *Essai sur la condition des marins pêcheurs* (Thèse Rennes 1904).

René Dalibard. — *La pêche en Islande* (Thèse Rennes 1907).

L. Gérard. — *L'Inscription maritime* (Thèse Paris 1907).

Francisque Gicquel. — *Les pêcheurs français sur la côte d'Islande.*

C. Girault. — *Précis de réglementation maritime à l'usage de la marine marchande.*

Comte de Gobineau. — *Voyage à Terre-Neuve.*

Harvut. — *Les Malouins à Terre-Neuve.*

E. Hervé. — *Le French-Shore et l'arrangement du 5 avril 1904* (Thèse Rennes 1905).

A. Le Breton. — *Pêcheurs de Terre-Neuve et d'Islande.*

E. Littaye. — *Notice sur la pêche de la morue.*

LE GOFFIC. — *Sur la côte.*

P. LOTI. — *Pêcheur d'Islande.*

MICHELET. — *La mer.*

J. PRIGENT. — *Loi du 19 avril 1907 sur la sécurité de la navigation* (Thèse Paris 1910).

E. RECLUS. — *Nouvelle géographie universelle* (tomes IV et XV).

G. ROCHÉ. — *Les grandes pêches maritimes.*

P. ROMET. — *Etude sur la situation économique et sociale des marins pêcheurs* (Thèse Paris 1901).

L. DE SEILHAC. — *Marins pêcheurs.*

H. SELLACHTER. — *La grande pêche maritime.*

J. TUAL. — *Les engagements pour la pêche de Terre-Neuve* (Thèse Paris 1906).

VALIN. — *Commentaire sur l'ordonnance de la Marine.*

Archives des Affaires Etrangères : dossier Terre-Neuve. Livre Jaune : 1891-1892.

PERIODIQUES.

Bulletin annuel de la Société des Œuvres de Mer : toute la collection.

Bulletin de la marine marchande : toute la collection jusqu'en 1913.

Bulletin de la Société de Géographie de Toulouse : 1898. *Secours aux marins de la grande pêche,* Dr BONNAFY.

Correspondant, *10 et 25 avril 1899, 25 février 1908.*

Economiste français 16 avril 1904.

Lectures pour tous, février 1899. *Pêcheur d'Islande,* A. LE BRAZ.

Revue des Deux-Mondes, 1875. *Les côtes d'Islande et la pêche de la morue.*

Introduction

Intérêt d'actualité du sujet. — Délimitation. — Divisions

Chaque année, plusieurs milliers d'hommes vont pêcher la morue sur les bancs de Terre-Neuve et les côtes d'Islande. Eloignés du pays et de la famille, claustrés pour de longs mois sur leur navire ou plus isolés encore sur de frêles doris, occupés à un travail sans trêve, les pêcheurs ont une rude existence, à laquelle sans doute il est impossible de trouver sur terre rien de comparable. Existence, du moins, très particulière, et qui ne peut manquer de laisser une empreinte profonde sur ces hommes, leur tempérament, leurs mœurs, leur caractère. Les disciples de Taine auraient ici une occasion unique d'appliquer la théorie du « milieu ». En dehors de tout esprit de système, il nous a paru intéressant de connaître les détails de cette vie et d'en rechercher l'influence.

La pêche est aussi une entreprise. La construction ou l'achat des navires, l'équipement annuel exigent des capitaux importants. C'est l'*armateur* qui les fournit. Il se propose, naturellement, de rentrer dans ses fonds et de les faire fructifier; il s'ingénie à tirer une rémunération de son argent et de sa peine. Par là s'établissent, entre armateur et pêcheurs, des relations économiques, qui se ressentent de l'originalité de l'industrie. Malgré leur bonne volonté et l'élasticité des principes, les auteurs ont de la peine à les faire rentrer dans les cadres classiques. C'est à ce propos qu'il serait utile d'employer l'expression commode, mais imprécise, de contrats innomés. Engagements et salaires échappent aux classifications communément reçues. Considérée sous cet aspect, la question est également fort suggestive et mérite un examen approfondi.

D'autres problèmes se posent, sur le même sujet, d'une portée plus large. Du point de vue national, on peut se demander si la pêche ajoute ou enlève à la fortune, à la

prospérité du pays; si vraiment, comme dit Franklin, « tout poisson que l'on prend est une pièce de monnaie que l'on retire de la mer » (1) et qui vient augmenter le patrimoine de la France; ou si les sommes que nous consacrons à cette industrie ne sont pas un gaspillage inutile et ne trouveraient pas des bénéfices plus sûrs dans des emplois plus productifs. La pêche est-elle, comme on le prétend, une école de formation pour nos soldats de l'armée de mer ? Ou l'endurance que donne aux morutiers l'habitude du danger est-elle aujourd'hui une qualité superflue ? Ne pourrait-elle, en tout cas, s'acquérir ailleurs à moins de frais que dans ce dur métier ? Autant de points de vue, dont chacun suffirait à justifier une étude sur la grande pêche.

Depuis quelques années, il est vrai, l'attention publique a été attirée de ce côté. Il a paru des livres, des brochures, des articles de journaux et de revues, qui ont initié les profanes aux mystères de la pêche, et les ont apitoyés sur le sort des « pauvres marins » (2), du « peuple de la mer » (3). Longtemps oubliés, ignorés, les *Terreneuvas* et les *Islandais* sont venus au premier plan de l'actualité. Par charité chrétienne, ou simple humanitarisme, ou même un peu par snobisme, on s'est intéressé à eux et on les a fait connaître. Mais — pourquoi ne pas le dire ? — il nous a semblé que les auteurs s'étaient proposé bien plus des descriptions sentimentales et littéraires, si faciles en la circonstance, que des études calmes et techniques, appuyées de chiffres et de documents. Ils ont, au reste, envisagé la situation sous un aspect particulier, exclusif, et qui laisse place à un travail d'ensemble; peut-être même un coup d'œil général est-il nécessaire pour juger sainement une question fort complexe.

Aussi bien, tout change et se transforme, dans le domaine économique et social: ce qui était vrai, il y a vingt ans, ne l'est plus aujourd'hui. L'action incessante des lois, des groupements et des individus, jointe à celle du temps, modifie les situations, profondément, avec une étonnante rapidité.

---

(1) Cité par Th. Le Gall, l'*Industrie de la Pêche*, p. 11.
(2) Caffarena, *Pauvres marins*.
(3) Léon Berthaut et Max Elder : *Le Peuple de la mer*.

La législation maritime a été refondue en ces dernières années. La loi du 29 décembre 1905 sur la Caisse de Prévoyance, et celle du 14 juillet 1908 sur les Retraites et Invalides, toutes deux complétées par la loi du 30 décembre 1920, la loi dite de Sécurité du 17 avril 1907 imposent à l'armement de lourdes obligations. La loi du 28 février 1911, sur le renouvellement des primes, n'a guère innové, mais elle fait prévoir dans un avenir prochain d'importantes modifications, peut-être la suppression complète des secours aujourd'hui alloués par l'Etat.

Il y a eu, ces derniers temps, un changement radical dans l'attitude des pêcheurs. Les Islandais, à Dunkerque et à Gravelines, les Terreneuviers, à Cancale, se sont syndiqués. Et, en syndiqués qui se respectent, ils ont aussitôt fait parler d'eux. Ces hommes, que l'on regardait jusqu'ici comme le type de la résignation et de la passivité, se sont violemment révoltés contre ce qu'ils appellent de criantes injustices. Naturellement, ils ont eu des adversaires ardents et des défenseurs fougueux. Selon sa disposition d'esprit ou les données qu'il possédait, chacun a pris parti. Ceux qui voient dans le capitalisme la cause de tous les maux se sont réjouis des coups vigoureux qu'on lui portait. Ceux qu'effraie même l'ombre de la C. G. T., et qui regardent l'ouvrier comme le perturbateur des sociétés modernes ont frémi de voir le syndicalisme entamer une nouvelle partie de la classe populaire. Qui a raison ? Les armateurs sont-ils les exploiteurs que l'on dénonce ? Les marins sont-ils les révolutionnaires que l'on prétend ? Il doit y avoir d'autres moyens de s'en rendre compte que les affirmations des intéressés ou les sympathies plus ou moins raisonnées que l'on ressent pour les uns ou pour les autres.

Les exigences des lois sociales maritimes sont-elles excessives ou modérées ? Les menaces de la loi de 1911 sont-elles inopportunes, ou les vrais principes économiques réclament-ils la suppression des primes ? Les revendications des pêcheurs sont-elles légitimes ou injustes, exagérées ou timides ? Voilà une série de questions *actuelles*, qui, du moins, si elles ne sont pas absolument neuves, se présentent aujourd'hui avec plus de relief.

Il ne s'agit ici, comme on le voit, que de la pêche française. Tous les ans, à Terre-Neuve et Islande, il y a de quinze à vingt mille pêcheurs étrangers: américains, anglais, allemands, danois, norvégiens, belges, hollandais, espagnols, portugais. Chaque nation a son mode de travail, ses habitudes, ses mœurs, ses lois. Nous ne pouvions songer à détailler tout cela. Si elle était abondante, la description en serait singulièrement touffue; et ce travail perdrait en précision ce qu'il gagnerait en ampleur. Quand nous rencontrerons, chez des marins d'une autre nationalité, un progrès que les nôtres ne se sont pas encore approprié, quand nous constaterons ailleurs une supériorité, matérielle ou morale, nous nous ferons un devoir de les signaler à nos compatriotes, qui pourront en faire leur profit.

***

Pour la même raison d'ordre et de clarté, nous avons renoncé à parler de la petite pêche. Sur le littoral de Saint-Pierre-et-Miquelon, on prend la morue, comme on fait la sardine et le hareng sur les côtes de France : dans des barques ou canots qui s'éloignent peu du rivage et rentrent au port tous les soirs. C'est à préparer la morue ainsi capturée que sont occupés les petits « graviers » dont tout le monde a plaint le sort misérable, pauvres enfants qui, pour un maigre salaire, font sécher la morue sur les « graves » ou terrains recouverts de gros cailloux roses : ils étaient très nombreux au temps *du French-Shore* (1). La pêche côtière ne ressemble en rien à celle de haute mer : le genre de vie, les engagements, les salaires, tout est dissemblable. Et nous ne voyons aucune utilité, mais par contre beaucoup d'inconvénients, à traiter de choses si disparates, qui n'ont vraiment de commun que le nom.

Fallait-il mener de front la pêche de Terre-Neuve et celle d'Islande ? Nous hésitions d'abord : elles diffèrent par bien des côtés. Mais, somme toute, les ressemblances sont plus nombreuses que les différences, et, généralement, ce que l'on peut dire des Terreneuviers s'applique aux Islandais.

(1) Partie de la côte de Terre-Neuve, sur laquelle les Français avaient un droit de pêche en vertu des traités.

N'est-il pas utile de faire ressortir les différences elles-mêmes ? Nous l'avons pensé; et il nous a semblé qu'il y a un intérêt pratique à faire connaître aux uns les améliorations réalisées par les autres. C'est pourquoi nous n'avons pu nous résigner à dissocier nos deux grandes familles de pêcheurs.

Nous étudierons donc, dans son *ensemble*, la pêche de Terre-Neuve et d'Islande.

La *première partie* de notre travail sera consacré à l' « HISTORIQUE » de la pêche.

Nous verrons, dans la *deuxième partie* «AVANT LA PÊCHE», comment se recrutent les équipages et la façon dont se concluent les engagements. Nous assisterons aux préparatifs de départ et nous suivrons les commissions de contrôle dans leurs inspections successives. Il sera traité ensuite du départ même et de la traversée.

Puis nous nous rendrons sur les Bancs et en Islande : pour y prendre part à la vie des marins, à leurs travaux, à leurs souffrances. Ce sera le moment de rechercher les risques auxquels ils sont exposés et de parler des remèdes qu'apportent à leur pénible situation les croiseurs de l'Etat et les œuvres d'assistance aux pêcheurs. Tel sera l'objet de la *troisième partie* « LA PÊCHE ».

Le retour en France, la vie à terre des marins fourniront la matière de la *quatrième partie* « APRÈS LA PÊCHE ». Elle se complètera logiquement de l'exposé du travail qui, à cette époque, incombe aux armateurs.

La *cinquième partie*, « CONTRATS ET SALAIRES; BÉNÉFICES DE L'ARMEMENT » est réservée aux relations économiques des armateurs et des pêcheurs. Nous retrouverons là les engagements pour en exposer la teneur. Après avoir reproduit les dispositions générales des différentes chartes-parties (1), et donné les principales modalités des salaires, nous établirons les grains annuels des diverses catégories de pêcheurs; et nous mettrons en regard les revenus des armateurs, sans oublier leurs risques.

---

(1) Nom donné aux contrats entre armateurs et pêcheurs.

Dans la *sixième partie*, nous assisterons à la formation des « SYNDICATS », créés pour défendre les intérêts de l'armement et des équipages.

Dans une *dernière partie*, après avoir dit l'état actuel de l'armement, tout naturellement nous serons amené à exposer la question de l' « AVENIR DE LA PÊCHE ». Sans jouer au Nostradamus, nous essayerons de déterminer à quelles conditions la pêche française pourra se maintenir et lutter contre la concurrence étrangère.

Notre conclusion terminera cet exposé.

⁂

Nous nous sommes documenté aux meilleures sources : dans les livres sans doute, plus encore auprès des intéressés. Armateurs et marins se sont prêtés, avec une parfaite bonne grâce, à nos interviews parfois indiscrètes. Des renseignements nous sont venus de tous les côtés : de Saint-Malo, Cancale, Granville, Fécamp, Paimpol, Dunkerque et Gravelines. Les réponses ne concordaient pas toujours, et plus d'une fois nous avons dû les corriger les unes par les autres. Si elles ne décelaient pas toutes une égale compétence, elles étaient du moins toutes également sincères. Il nous est agréable d'en remercier ici les auteurs.

Est-il besoin de le dire ? Dans les questions brûlantes nous avons voulu mettre toute l'impartialité possible. Nous aimons les pêcheurs et ne chercherons pas à dissimuler une profonde sympathie pour eux. Mais nous croirions rendre à ces hommes le plus mauvais service en nous associant à certaines violences, et en faisant miroiter à leurs yeux de merveilleuses espérances, qui ne seront jamais que de la fantasmagorie.

Engagé dans cette monographie avec des tendances assez accentuées et des préjugés — qui donc n'en a pas ? — nous avons modifié plusieurs de nos façons de voir : il ne nous en coûte aucunement de l'avouer. Les études pratiques ne nous conduisent point au royaume d'Utopie; et de se trouver en contact avec la réalité est bien le plus sûr moyen de se débarrasser du bagage d'idéologie que chacun traîne avec soi, plus ou moins longtemps, et qui constitue sans doute un des éléments de la jeunesse.

PREMIÈRE PARTIE

Historique de la Pêche de la Morue

CHAPITRE I.

Historique de nos droits de pêche

I. — *TERRE-NEUVE*

La morue sur les côtes de France. — Découverte par les Basques de l'Amérique du Nord. — La pêche de la morue à Terre-Neuve. — Période de colonisation. — Guerres et traités. — Luttes à Terre-Neuve. — L'arrangement de 1904. — Le bill canadien Hazen.

La morue abondait jadis sur les côtes de France, comme aujourd'hui la sardine et le hareng. C'est là que nos ancêtres ont commencé de la pêcher : les Basques, dans le golfe de Gascogne, les Bretons, Normands et Picards, dans la Manche, ou Mer Britannique, comme on l'appelait alors. Aux XI^me^ et XII^me^ siècles, il se faisait un commerce considérable de morue salée dans les ports du littoral : Bordeaux, Saint-Malo, Honfleur, Fécamp, Dieppe, Boulogne et Dunkerque. Mais bientôt le capricieux poisson se fit plus rare d'année en année, et déserta enfin complètement nos eaux pour n'y plus revenir (1). Le refroidissement du Gulf-Stream en est-il la cause ? Certains l'affirment; à vrai dire, on ne sait pas.

Entre temps, des Basques, lancés à travers l'Atlantique, à la poursuite de la baleine qui fuyait devant eux, avaient découvert, bien loin dans l'Ouest, des régions couvertes de

(1) Ad. Bellet. *La grande pêche de la morue à Terre-Neuve*, p. 3 et 14.

frimas, des « terres neuves », au sol aride, mais aux côtes poissonneuses; et cela un siècle et demi, au moins, avant le voyage de Christophe Colomb. Ils y avaient fait une ample provision de baleines et de morues; ils y retournèrent chaque année au printemps. Leurs fructueux voyages ne tardèrent pas à être connus des autres pêcheurs français, qui bientôt les suivirent en la *Terre des morues* (1).

La pêche continua ainsi pendant deux cents ans, et personne ne songeait à s'établir à demeure dans ces parages. Les marins ne tenaient pas à s'immobiliser et voulaient rester à même de suivre la morue dans ses migrations. En 1508, pourtant, on trouve les premières traces d'une tentative de fondation durable. Le sieur Ango, père du célèbre armateur dieppois, confia un de ses navires, *la Pensée*, au pilote Thomas Aubert, pour aller créer à Terre-Neuve un établissement. Ango renouvela souvent ses expéditions, et en tira de beaux profits. Il ne tarda pas toutefois à délaisser l'établissement, qui n'était pour lui qu'une source de dépenses (2).

Les rois de France et les grands avaient-il entendu parler de ces voyages ? Ils étaient, en tout cas, trop occupés de guerres extérieures et de dissensions intestines; et, avant François Ier, il n'y eut pas la plus petite tentative de colonisation. Mais, presque dès son avènement, en 1518, ce prince envoya le baron de Léry à Terre-Neuve, pour y jeter les bases d'une colonie française. Ce fut un échec : le baron de Léry dut se rembarquer, après avoir déchargé son bétail, qui du moins servit plus tard aux autres explorateurs. En 1524, Jean Verazzani, pilote florentin, au nom du roi, déclarait «l'île des morues» territoire français. Dix ans après, le malouin Jacques Cartier organisa une troisième expédition, dans laquelle il reconnut que Terre-Neuve était complètement séparée du continent : il en prit officiellement possession, en même temps que du Canada. Il retournait, en 1540, avec François de la Roque, sieur de Roberval, nommé vice-roi de

(1) Nom donné par les Basques : île Bacaleos où île de morues.

(2) Vitet, *Histoire des anciennes villes de France*, cité par A. Bellet, *op. citat.*, p. 29.

la *Nouvelle France*. Ils furent bientôt rappelés, et, pendant les guerre de religion, les expéditions cessèrent. Seuls les pêcheurs continuèrent d'exercer leur pacifique industrie.

Henri IV confia une nouvelle mission au marquis de la Roche, gentilhomme breton, — puis à Aymar de Chastes, qui avait pour lieutenant Samuel Champlain, le créateur de Québec et le véritable fondateur de la colonie canadienne.

Le voyage de La Salle, de 1678 à 1683, marque l'apogée de notre puissance coloniale dans l'Amérique du Nord. Nous possédions alors : l'île de *Terre-Neuve* et ses dépendances, le Cap-Breton, l'Acadie qui s'appela plus tard la Nouvelle-Ecosse, le Labrador et le territoire de la Baie d'Hudson, le Canada, le Nouveau-Brunswick et le Maine, avec la Louisiane, qui allait alors des Monts Alleghanys aux Montagnes Rocheuses.

Les colonies anglaises étaient toutes resserrées dans l'étroite bande de territoire, qui s'étend des Monts Alleghanys à la mer (1).

⁂

Les Anglais, confinés dans ces limites, devaient essayer de s'agrandir à nos dépens : ils n'y manquèrent point. Les luttes étaient d'autant plus fatales, que les adversaires habitaient souvent le même territoire, sans que les frontières ni les droits fussent bien déterminés : ainsi en était-il à Terre-Neuve. De bonne heure les Anglais y avaient pénétré : ce pays est, en effet, considéré comme la plus ancienne colonie de l'Angleterre. En 1583, Humphrey Gilbert, au nom de la Grande-Bretagne, prit possession de l'île, qu'il croyait rattachée à la terre ferme. Mais les Français n'en furent jamais complètement délogés; même ils reconquirent peu à peu les prérogatives qu'ils avaient perdues. En 1635, ils obtinrent le droit de sécher le poisson sur la côte, moyennant une taxe de cinq pour cent. En 1660, ils fondèrent le village de Plaisance, qui devint l'entrepôt de leurs pêcheries. La taxe de souveraineté payé à l'Angleterre fut abolie en 1675.

---

(1) A. Bellet, *op. cit.*, p. 27 à 35.

Il y eut donc, à partir de ce moment, sur le pied d'égalité, deux puissances rivales à Terre-Neuve, et deux capitales, Saint-John's pour les Anglais, pour nous Plaisance. Les conflits étaient perpétuels : toute guerre, en Europe, entre les deux pays, provoquait immédiatement des hostilités dans l'île, et elles éclataient ici, alors même que les métropoles vivaient en paix. En 1694, Saint-John's tomba au pouvoir des Français. Quatorze ans après, l'île nous appartenait tout entière, à l'exception d'un port, la Carbonnière (1). Telle était la situation, quand furent conclus les traités d'Utrecht — 1713. — de Bade et de Rastadt — 1714, — qui mirent fin à la désastreuse guerre de la Succession d'Espagne. Nous perdions du même coup : l'Acadie, le territoire de la Baie d'Hudson, et *l'île de Terre-Neuve avec ses dépendances.* Parmi les dépendances étaient comprises les îles Saint-Pierre et Miquelon. L'Angleterre avait désormais ces régions en toute propriété.

L'article XIII du traité d'Utrecht nous réservait toutefois le droit de pêcher et celui de sécher le poisson sur une partie des côtes de Terre-Neuve .C'est l'origine du *French-Shore*, ou côte française.

« L'île de Terre-Neuve, avec les îles adjacentes, appartiendront désormais et absolument à la Grande-Bretagne, ... sans que le dit roy très chrétien, ses héritiers ou ses successeurs, ou quelques-uns de ses sujets, puissent désormais prétendre quoi que ce soit, et en quelque temps que ce soit, sur la dite île ou les îles adjacentes, en tout ou en partie. Il ne leur sera pas permis *d'y fortifier aucun lieu*, ni d'y établir aucune habitation en façon quelconque, *si ce n'est des échafauds et cabanes, nécessaires et usités pour pêcher le poisson*, ni aborder dans la dite île dans d'autres temps que celui qui est propice pour pêcher et nécessaire pour sécher le poisson ».

Ces droits nous étaient concédés « *depuis le lieu appelé Cap de Bonavista jusqu'à l'extrémité de la dite île, et de là, en suivant la partie occidentale, jusqu'au lieu appelé Pointe Riche* » (2).

Cet article, qui semble d'une précision méticuleuse, a

(1) Elisée Reclus, *Géographie Universelle*, tome XV, p. 637 et 638. — Comte de Gobineau, *Voyage à Terre-Neuve*, p. 217.

(2) Ad. Bellet, *op. citat.*, p. 39.

donné lieu aux interprétations les plus contradictoires. Que nous accordait-il exactement ? Le monopole de la pêche ? ou le droit pêcher concurremment avec les Anglais ?

Le *monopole*, affirment les Français. A l'époque du traité, nos ennemis se souciaient fort peu de la pêche. Ils voulaient nous interdire — le texte est formel — de coloniser à Terre-Neuve, d'y établir une garnison. « Si l'on veut bien se pénétrer de l'esprit du temps, et de la façon dont s'établissaient alors les colonies, écrit M. Bellet, cette convention équivalait au partage pur et simple de l'île de Terre-Neuve entre les deux nations, avec l'interdiction pour les Français de se fortifier dans la partie qui leur était dévolue » (1).

Les Anglais de Terre-Neuve ne le comprenaient pas ainsi. A partir de 1756 surtout, ils soutinrent la thèse de la *pêche concurrente*. D'après eux, les traités n'avaient point enlevé la côte aux insulaires, et les termes ne contenaient aucune exclusion. « Que les Français usent de leur droit, nous n'y contredisons pas; mais qu'ils ne prétendent pas à supprimer le nôtre ». Ainsi parlaient les Terreneuviens. Et des paroles ils passèrent aux actes.

On pourrait épiloguer indéfiniment sur le texte d'Utrecht. A la vérité, rien n'y exclut les Anglais du bénéfice de la pêche sur le French-Shore. Mais, d'autre part, il semble bien que la Grande-Bretagne a voulu nous enlever un point fortifié dans le Nord de l'Amérique, en nous maintenant les droits que nous avions auparavant : c'est la préoccupation qui domine dans la rédaction du traité. Aussi bien il était impossible aux marins des deux nations de travailler côte à côte dans les baies de Terre-Neuve. Et, comme s'exprimait le duc de Praslin, en 1763, « la conservation de ce droit deviendrait illusoire, si le seul terrain qui nous est réservé se trouvait commun avec les sujets de sa Majesté britannique » (2). A notre avis, la raison décisive en faveur du monopole des Français, c'est la façon dont tout le monde a compris, dès l'abord, l'article en question. Nos compatriotes ont exercé

---

(1) A. Bellet, *op. citat.*, p. 39.

(2) *Lettre du* duc de Praslin *à notre ambassadeur à Londres, rapportée par* Harvut, *les Malouins à Terre-Neuve*, p. 55.

leur industrie, sans être jamais inquiétés, pendant près de cinquante ans. Des navires de guerre français veillaient à l'exécution du traité : ils empêchaient nos marins d'aller dans les eaux anglaises, mais ils éloignaient impitoyablement du French-Shore tout bâtiment étranger. Il y a là un argument sans réplique contre la pêche concurrente.

Les discussions commencèrent avec la guerre de Sept Ans, en 1756. Les Français, retenus aux armées, ne pouvaient aller aussi nombreux pêcher la morue : nos havres furent envahis par les Anglais. Le traité de Paris, 1763, qui mit fin à la guerre, nous rendit les îles Saint-Pierre-et-Miquelon, et confirma nos droits sur la côte de Terre-Neuve. Ce n'était point l'affaire des habitants par là même dépossédés. Ils réclamèrent en termes très vifs contre l'abandon de leurs intérêts. Les députés de Londres protestèrent auprès du gouvernement, convaincus que les rivages de Terre-Neuve valaient mieux que toutes les mines du Mexique et du Pérou. Le cabinet de Saint-James fut amené par l'opinion à soutenir la théorie de la pêche concurrente (1).

Les Anglais envahirent les baies du French-Shore et des conflits surgirent de toutes parts. Des barques françaises échouées sur la côte furent brûlées par ordre de la frégate anglais la *Terpsichore*. Les armateurs de Saint-Malo, Granville, Bayonne et Saint-Jean-de-Luz réclamèrent d'une façon particulièrement pressante une énergique intervention du gouvernement. Des négociations commencèrent entre les cabinets de Londres et de Paris, dans lesquelles notre ambassadeur, le comte de Guerchy, se fit assister par deux délégués techniques, Magon (2) et Bretel, le premier armateur à Saint-Malo, le second armateur à Granville. Elles furent longues et laborieuses, et, malgré l'affirmation de notre représentant que la pêche concurrente était inadmissible, que c'était son dernier mot, si l'on voulait conserver la paix (3), elles

---

(1) E. Hervé, *le French-Shore et l'arrangement du 8 avril 1904*, p. 56.

(2) Père du contre-amiral Magon, tué à Trafalgar.

(3) *Archives des affaires étrangères*, dossier Terre-Neuve, Guerchy à Choiseul.

cessèrent sans avoir apporté aucun résultat. Les difficultés continuèrent jusqu'à la guerre de l'Indépendance.

La question fut réglée au traitée de Versailles, en 1783. Avant l'accord, l'ambassadeur anglais à Paris, lord Stormond, informa M. de Vergennes que Londres avait donné au gouverneur de Terre-Neuve des instructions tendant à empêcher l'établissement de colons dans les parties de la côte qui nous étaient attribuées (1). Le traité nous maintenait en possession de Saint-Pierre-et-Miquelon, et changeait les limites du French-Shore :

« Sa majesté le roy très chrétien, *pour prévenir les querelles* qui ont eu lieu jusqu'à présent, entre les deux nations anglaise et française, consent à renoncer au droit de pêche qui lui appartient depuis le cap de Bonavista jusqu'au cap Saint-Jean... Et sa Majesté le roi de la Grande-Bretagne consent... que la pêche assignée aux sujets de sa Majesté très chrétienne, commençant *au dit cap Saint-Jean, passant par le Nord et descendant par la côte occidentale, s'étende jusqu'à l'endroit appelé cap Raye* » (2).

D'une façon exclusive cette fois ? L'article ne le dit pas encore et se réfère simplement au fameux traité d'Utrecht, cause de toutes les difficultés. « Les pêcheurs français auront le droit de jouir de la pêche COMME ILS ONT LE DROIT DE JOUIR DE CELLE QUI LEUR EST ASSIGNÉE... (3). Alors à quoi bon cet échange de côtes, dans lequel nous perdions les baies les plus riches du French-Shore ? Le ministre de Louis XVI, M. de Vergennes, avait proposé cette rédaction : « Le roi consent à se désister... à condition que ses sujets pêcheront seuls *à l'exclusion* des Anglais. » Le gouvernement britannique refusa d'insérer cette clause, par crainte de l'opposition du Parlement. Mais son plénipotentiaire Fitzherbert offrit à la France une déclaration royale conçue dans les termes les plus formels : « Sa Majesté britannique prendra *les mesures les plus positives pour prévenir que ses sujets ne troublent, en aucune manière,* PAR LEUR CONCUR-

(1) E. HERVÉ, *le French-Shore...*, p. 64.

(2) *Art. 5 du Traité de Versailles* (BELLET, p. 42). — *Livre Jaune*, 1891, p. 182.

(3) ID., *ibid.*

RENCE, la pêche des Français, pendant l'exercice temporaire qui leur est accordé sur les côtes de l'île de Terre-Neuve, et elle fera retirer à cet effet les établissements sédentaires qui y seront formés » (1). Quelques années après, en 1788, le Parlement anglais autorisa « Georges III et tous ses héritiers et successeurs à donner les ordres jugés nécessaires par lui ou par ses successeurs au gouverneur de Terre-Neuve pour enlever les installations quelconques servant à la pêche, construites par des Anglais, sur la côte occidentale de l'île, ainsi que pour écarter tous vaisseaux, navires et bateaux, appartenant aux Anglais, qui seraient trouvés dans les limites susdites, et, en cas de refus, pour y contraindre par la force les sujets de sa Majesté » (2). C'est aussi net que possible. Définitivement c'en est fait de la « pêche concurrente » ! Hélas ! non, elle n'est pas enterrée; on ne tardera pas à la faire revivre... sous une autre forme.

Les traités de 1815 maintinrent, très explicitement, nos droits exclusifs. Les guerres de la Révolution et de l'Empire n'en avaient pas moins été néfastes pour notre situation à Terre-Neuve. Les Anglais de nouveau avaient envahi les havres abandonnés, pendant vingt-cinq ans, par nos pêcheurs occupés sur les champs de bataille. Les insulaires avaient joui, durant cette longue période, d'un monopole de fait : leur nombre s'était accru et atteignait le chiffre énorme de 70.000. Ils s'étaient, naturellement, répandus sur la côte délaissée. Louis XVIII encouragea la pêche de la morue par des primes à l'armement français et des taxes sur les produits étrangers. Nos pêcheries retrouvèrent leur ancienne prospérité : ce fut la ruine d'un bon nombre de Terre-neuviens. Et les rapports devinrent très tendus entre nos compatriotes et les habitants de l'île. Il y eut des explications diplomatiques, plutôt lentes : M. de Talleyrand représentait la France, lord Palmerston l'Angleterre.

Le ministre anglais ne songea pas à nier nos droits, ni même, en un certain sens, notre monopole. Mais, d'après

---

(1) AD. BELLET, *op. citat.*, p. 43 et 44. — *Recueil de* MARTENS *et de* CUSSY, 1846, vol. 1, p. 305.

(2) *Livre Jaune*, 1891, p. 7.

une consultation qu'il se fit donner (1), les insulaires n'étaient exclus de la pêche sur le French-Shore *que dans la mesure où ils gêneraient nos opérations* (2). Nouvelle formule, nouvelle théorie, qui ne tardera pas à se développer. Sous réserve des droits de la France, à Londres on accorda des concessions de terres,et l'on commença de coloniser la partie de la côte qui nous appartenait. Le cabinet de Versailles devait, sans retard, réclamer l'expulsion des colons anglais. Il préféra négocier.

Trois commissions successives, nommées en 1844, 1846 et 1851, tentèrent de se mettre d'accord sur une transaction honorable. Elle aboutirent, en 1857, à élaborer un arrangement. Nous reconnaissions aux Terreneuviens un droit de pêche concurrente sur la plus grande partie du French-Shore. Par contre, la France obtenait l'avantage de s'approvisionner d'appât sur la côte Sud de l'île, aux mêmes conditions que les indigènes. Mais, pendant les négociations, Terre-Neuve avait conquis une certaine autonomie : l'Angleterre l'avait dotée d'un self-government en 1856. La convention devait être soumise à la législature de l'île. Et, à peine fut-elle connue, qu'une émeute éclata dans la colonie. Les habitants poussèrent des cris séditieux contre la reine, et attachèrent le pavillon anglais à la queue d'un cheval qu'ils promenèrent dans les rues de Saint-Jean. Ils allèrent jusqu'à menacer d'abandonner l'Angleterre et de se donner aux Etats-Unis.

La France n'avait pas à se préoccuper de l'opposition du Parlement terreneuvien. C'était une question d'ordre intérieur pour l'Angleterre, qui devait parer à cette éventualité et faire honneur à ses engagements. Nos représentants le dirent, mais n'insistèrent pas pour obtenir l'exécution immédiate du contrat.

---

(1) Nous disons bien : « *il se fit donner* ». Un premier mémoire des jurisconsultes anglais ayant affirmé nos droits exclusifs, il en réclama un second. Et les jurisconsultes accommodants, souples et ingénieux, trouvèrent une autre formule, dont il ne restait plus aux diplomates qu'à tirer les conséquences.

(2) *Memorandum de* LORD SALISTURY, *Livre Jaune*, 1891, p. 267.

On nomma de nouvelles commissions, dans lesquelles on fit une place, au moins officieuse, aux délégués de Terre-Neuve. Ce n'était pas le moyen de faciliter la solution du conflit. Les représentants des puissances réussirent cependant à s'entendre sur un texte précis. L'accord conclu le 14 avril 1884 fut modifié, le 14 novembre 1885, dans un sens favorable aux insulaires : le Parlement de Saint-Jean ne refusa pas moins de le ratifier (1). Il fit plus : le 18 mai 1886, il vota le *Bait-bill*, qui interdisait la vente dans la colonie et l'exportation de la boëtte.

Les Terreneuviens avaient résolu d'en finir avec nos droits sur le soi-disant French-Shore, le *so called* French-Shore, comme ils l'appelaient rageusement. Ils avaient, à vrai dire, sur cette partie de leur territoire, une situation bizarre : ils étaient propriétaires, et nous étions *usufruitiers perpétuels*, selon l'heureuse comparaison de M. de Seilhac (2). Ils poussaient à une guerre, qui les eût fait devenir, franchement, ou anglais ou français. Toutes les tentatives restaient sans résultat : pour arriver au but poursuivi, ils votèrent le bill qui, dans leur pensée, devait porter à nos droits un coup mortel. C'était pour eux un véritable sacrifice : ils perdraient chaque année, six cent mille francs qu'ils tiraient de la vente de la boëtte, et il leur en coûtait soixante mille francs pour surveiller l'application de la mesure prise. Mais du moins ils espéraient ainsi nous déloger d'une situation séculaire.

⁂

La question des *homarderies* donna une tournure nouvelle et plus aiguë aux négociations. Devant l'échec de l'arrangement de 1885 et le mauvais vouloir persistant des insulaires, le gouvernement français donna des ordres rigoureux au commandant de la station navale pour le maintien intégral de nos droits. Il exigea même la fermeture des homarderies anglaises, en particulier de celle établie par un sieur Shearer dans la baie d'Ingornachoix.

---

(1) *Livre Jaune*, 1891, p. 36-43, 78-79. — *Livre Jaune*, 1892, p. 5.

(2) Léon de Seilhac, *Marins Pêcheurs*, p. 114.

Le *Foreign Office* répondit en demandant la fermeture de nos propres homarderies. Nous avions outrepassé nos droits: les traités nous permettaient de pêcher — *to fish*, — mais pas de capturer — *to catch*. Or, les homards se capturent, et ne se pêchent pas; ce sont des crustacés, non des poissons. « Le homard, disait lord Salisbury, n'est pas plus un poisson que la chauve-souris n'est un oiseau. » D'autre part, les conventions nous autorisaient à sécher le poisson, et à construire les échafauds nécessaires pour cela; elles ne prévoyaient pas la mise en boîtes du homard ni l'édification de véritables usines que cette opération nécessitait. Querelle d'allemand, faite par les Anglais.

La France répliqua. Et vraiment elle n'avait pas à répondre à une pareille chinoiserie ! Comme si, au moment des traités, les Chancelleries avaient fait de l'histoire naturelle ! Elles nous avaient accordé le droit de pêcher, à l'exclusion de tous autres; et il ne pouvait leur venir à l'idée de faire une distinction entre les habitants de la mer : ceux que nous pouvions prendre, ceux que nous devions laisser. Toutes les discussions provoquées par les exigences anglaises paraissent absolument oiseuses. Le dédain seul convenait dans la circonstance. Mais le dédain n'est pas de mise dans les relations diplomatiques : il faut discuter les propositions les plus saugrenues et les plus invraisemblables.

L'Angleterre ne se contenta pas d'émettre sa déconcertante théorie; elle l'appliqua aussitôt. Des conflits s'élevèrent. Le cabinet de Saint-James demanda des réparations; la France refusa. Il pouvait se produire un *casus belli*. Les deux gouvernements convinrent de faire trancher la difficulté par une commission d'*arbitrage*, qui devait comprendre : trois jurisconsultes désignés d'un commun accord, deux délégués de chaque pays, destinés à servir d'intermédiaires entre leur gouvernement et les autres arbitres. Les trois spécialistes étaient : MM. de Martens, l'illustre professeur de Droit des gens à l'Université de Saint-Pétersbourg, Rivier, consul général de Suisse à Bruxelles, président de l'Institut de droit international, et Frane, ancien membre de la cour suprême de Norvège. Ils ne se sont jamais réunis !

En attendant la nomination et les décisions des commissaires, il fallait bien régler, au moins provisoirement, la

question. On réserva les principes, mais les gouvernements signèrent, en mars 1890, un *modus vivendi* pour la campagne de pêche. Ce compromis, qui maintenait le *statu quo*, fut renouvelé d'année en année jusqu'à l'arrangement du 8 avril 1904, malgré l'opposition aussi vive que régulière de la colonie terreneuvienne et de son parlement (1).

***

La *Convention du 8 avril 1904* entre la France et l'Angleterre comprend trois documents. Le premier est relatif à Terre-Neuve et à la côte occidentale d'Afrique; le deuxième a trait à l'Egypte et au Maroc; le troisième règle la situation respective des deux pays dans différentes contrées : le Siam, Madagascar et les Nouvelles-Hébrides. Le premier seul nous intéresse ici.

D'après cette convention, la France renonçait aux « privilèges établis à son profit par l'article XIII du traité d'Utrecht ». Nos marins conservaient « sur le pied d'égalité avec les sujets britanniques le droit de pêche dans les eaux territorales, sur la partie de la côte de Terre-Neuve comprise entre le cap Saint-Jean et le cap Raye en passant par le Nord », et cela sans distinction des poissons permis et des crustacés défendus. Une indemnité pécuniaire était allouée par l'Angleterre aux amateurs, pêcheurs et propriétaires de homarderies dépossédés.

Sa Majesté britannique nous cédait, en échange, « Yarboutenda, avec les terrains et points d'atterrissement appartenant à cette localité », ainsi que « le groupe désigné sous le nom d'îles de Los et situé en face de Konakry », et rectifiait, en notre faveur, la limite entre le Soudan français et les possessions anglaises de la Nigeria (2).

L'arrangement a été l'objet de vives critiques. Nous avions fait un marché de dupe. L'Angleterre nous permettait de capturer le homard : ce droit devait rester purement théo-

(1) *Livre Jaune*, 1891, p. 211, 214, 220, 234, 275, 296, 300, 328, 330, 314 et 315.

(2) Art. 1, 2, 3, 5, 6, 8 de la convention : *Economiste français*, 16 avril 1904, p. 543.

rique, puisque la côte, absolument nécessaire pour cette industrie, nous était enlevée. Nos marins étaient autorisés à s'approvisionner de boëtte avec les habitants de Terre-Neuve; mais le parlement de l'île n'avait pas sanctionné cette clause, qui resterait lettre morte. L'événement d'ailleurs a justifié la prédiction. Yarboutenda et les îles de Los n'ont aucune valeur, ni stratégique, ni économique. L'indemnité pécuniaire n'était rien en comparaison des millions que nous avions sacrifiés. Et pourquoi abandonner cette source de richesses ? Nos droits sur le French-Shore étaient certains, incontestables, clairement affirmés et garantis par les traités. Il fallait les maintenir; il suffisait pour cela d'un peu de fermeté. Nous redevenions les maîtres absolus de ce territoire et la pêche pouvait encore y connaître de beaux jours. C'était, en tous cas, la vie assurée pour les deux cents marins de Saint-Pierre qui s'y rendaient chaque année, et c'était la sécurité pour notre flotille des Bancs, que le manque de boëtte peut paralyser complètement (1).

D'un autre côté, on semblait faire trop facilement litière de nos droits. M. Delcassé, dans une note qu'il adressa aux puissances, pour leur notifier la convention franco-anglaise, déclarait qu'aujourd'hui on ne sèche plus la morue, et qu'en conséquence nous n'avions plus besoin des plages du Treaty-Shore (2). Et, d'après Robert de Caix, « les Terreneuviens se souciaient assez peu du French-Shore... qu'ils considéraient comme une gêne irritante, mais nécessairement transitoire, et qu'il importait peu de racheter » (3).

A quoi les adversaires de l'accord n'étaient pas embarrassés de répondre. La morue ne se sèche plus, c'est exact. Mais la côte était, avant tout, un point d'appui pour la pêche; elle conservait, de ce fait, une très grande utilité. Les Terreneuviens en appréciaient plus que personne la valeur; et c'est ce qui explique leurs efforts persévérants pour s'en rendre maîtres. Leurs affirmations pleines de dédain ne peuvent rien changer à la réalité des choses. L'attitude qu'ils ont prise

---

(1) Hervé. *Le French-Shore*, p. 126 et suiv.

(2) Id., *ibid.*, p. 131.

(3) *Ouest-Eclair*, 26 novembre 1904.

au cours du XIXe siècle ne dénote pas cette calme tranquillité qu'ils affichent aujourd'hui : les négociations entre les cabinets de Paris et de Londres sont là pour en certifier.

La part faite des exagérations chez des personnes directement intéressées et atteintes dans leur commerce ou leur industrie, il nous semble que les partisans du *statu quo* avaient raison. Il eût beaucoup mieux valu conserver le French-Shore, dont le rendement était supérieur à celui de nos « somptueux protectorats » (1). Depuis quelques années, nous ne tirions plus des côtes de Terre-Neuve les mêmes avantages qu'autrefois : la morue les avait désertées, et surtout la guerre faite par les insulaires en avait écarté nos pêcheurs. Mais la morue pouvait revenir; nous pouvions du moins y trouver la boëtte nécessaire aux marins des Bancs : dans l'hypothèse où, les droits nettement définis, nos nationaux auraient pu, sans crainte, se livrer à leur travail. En échange de ces avantages certains, le Coq gaulois a reçu du Léopard anglais « quelques mètres de sable à gratter », selon l'ironique expression de lord Salisbury. Il est permis de trouver insuffisante la compensation.

Présentée dans ces termes, la question ne nous paraît pas faire de doute; et nous sommes convaincu que Yarboutenda et les îles de Los ne sont pas l'équivalent de Terre-Neuve. Mais peut-être aussi la question est-elle mal posée. Il nous semblerait plus raisonnable de la formuler ainsi : « *le French-Shore pouvait-il être conservé ?* » Et, si nos hommes d'Etat ont omis d'exposer au public les négociations sous une forme aussi précise et aussi simple, c'est que sans doute cette façon franche et un peu brutale est interdite à des hommes d'Etat.

Nos droits sur le French-Shore étaient un véritable usufruit; ils constituaient un démembrement — PERPÉTUEL — de la propriété. L'usufruit, en droit privé, peut subsister longtemps, établi par exemple sur la tête de plusieurs personnes; mais il s'éteint un jour. Ici le propriétaire ne pouvait pas espérer de réunir jamais dans sa main tous les avantages de son domaine. Terre-Neuve a une côte fort riche... et un sol misérable. Ce sol restait à la disposition des habitants,

(1) *Journal Officiel*, 18 janvier 1887. Discours de M. l'AMIRAL VÉRON.

mais la côte leur échappait... pour toujours et sans espoir. Au début, les insulaires se souciaient assez peu de la pêche; mais bientôt ils y ont pris goût. Surtout leur nombre s'est considérablement accru. De 1793 à 1815, nous avions abandonné nos plages; ils s'en sont emparés. Des immigrants sont venus encore, grâce à des circonstances favorables. Les traités les ont refoulés vers l'intérieur de l'île, où ils meurent de faim.

Il y avait là une situation contre nature; et qui, comme telle, devait disparaître. Les Terreneuviens ne pouvaient pas ne pas protester contre un pareil état de choses : ils n'ont cessé de le faire. Ils demandaient à être anglais ou français, mais du moins à bénéficier des richesses de leur pays. On sait comment ils accueillirent l'accord de 1857, qui leur concédait quelques avantages, mais ne leur laissait pas espérer l'abolition de nos droits : ce fut une véritable révolte. Les protestations contre le *modus vivendi* de 1890 furent non moins vives. Sir Baird, alors premier ministre de Terre-Neuve, refusa de se soumettre au nouveau règlement; il fut soutenu par tous ses compatriotes. Et sir Baldwin Walker, commandant de la station navale britannique, dut mettre à terre ses compagnies de débarquement (1). Le vote du Bait-bill montre la volonté de la colonie d'arriver par tous les moyens, même les plus onéreux, à nous déloger du Treaty-Shore. L'Angleterre se vit obligée, en 1892, pour faire respecter les traités, de demander aux Chambres le vote d'un bill de coercition (2). La législature terreneuvienne n'avait pu en obtenir le retrait. L'adoption brisa la résistance, mais ne calma pas la population; l'effervescence s'accrut dans l'île d'année en année. Il est facile de deviner quelle eût été la situation de nos nationaux maintenus envers et contre tout sur ces côtes : les armateurs l'avaient si bien compris qu'ils avaient délaissé le French-Shore à peu près complètement. Ils n'y pouvaient plus tenir : leurs filets étaient, à tout instant, brisés par les engins des insulaires qui peuplaient les havres, et leurs réclamations n'étaient même plus écoutées.

Il eût fallu sévir, maintenir énergiquement nos droits, et, d'une volonté ferme, en obtenir le respect par l'Angleterre !

---

(1) *Livre Jaune*, 1891, p. 35.—(2) *Livre Jaune*, 1892, p. 6.

Nous entendons bien; mais le moyen restait à trouver. Il y avait eu trop d'hésitations, de faiblesses dans l'action de notre diplomatie ! Il y en avait eu une surtout, une considérable, de laquelle découlaient toutes les autres, et qui était cause de toutes les difficultés, c'était la cession de Terre-Neuve, en 1713 ! Mais celle-là, qui pouvait l'empêcher ?

L'Angleterre devait faire honneur à sa signature. Elle n'avait pas le droit d'arguer de l'opposition de sa colonie. Cela autoriserait, dit M. Despagnet, « la répudiation de tous les traités devenus onéreux ou simplement gênants » (1). Sans doute; mais peut-être y a-t-il, entre les nations, comme entre les particuliers, une ressource pour sortir d'une situation compliquée : c'est un arrangement. Ainsi a-t-on fait en 1904. Il y a aussi un autre moyen : la raison du plus fort, le procédé qu'emploient les nations qui ont conscience de leur valeur militaire, quand elles ont à faire face à une obligation pénible. Ce n'aurait pas été le premier exemple d'immoralité internationale qu'eût donné un gouvernement. L'Angleterre ne l'a pas voulu; elle a préféré négocier. De cela, au moins en principe, nous avons lieu de nous féliciter. Les conflits devaient fatalement se reproduire, si lon ne prenait que des demi-mesures pour les écarter. La guerre pouvait être déclarée d'un moment à l'autre. Il y eut des heures critiques pendant les négociations. La revue navale de 1897, où cent cinquante navires se pressaient dans la rade de Spithead, en dévoilant à l'Europe le secret de la puissance britannique, exalta l'orgueil des Anglais. Le ton du cabinet de Londres devint tout à coup cassant (2). Quel eût été l'effet de l'attitude énergique qui s'imposait à la France, s'il faut en croire les adversaires de l'arrangement ? Une déclaration de guerre, sans aucun doute ! Et pour quel résultat ? Nous n'étions pas prêts : on peut en gémir, mais il faut le constater. Les Français auraient été bien surpris et probablement bien irrités : les partisans les plus décidés et les plus éloquents du French-Shore n'ont pas réussi à émouvoir l'opinion publique sur cette question. Ils le déplorent, mais ils l'avouent. S'engager dans une pareille

(1) DESPAGNET, *Code de droit international*, p. 488.
(2) HERVÉ, *op. citat.*, p. 117.

voie, n'était-ce pas une lourde faute pour le gouvernement ? (1). Les principaux intéressés, les armateurs, l'avaient compris. Les délégués de leur syndicat, reçus par M. Delcassé, avaient ainsi résumé leur opinion :

Conserver le French-Shore, si possible; — au cas où nous serions obligés de le céder, ne le faire que contre une abrogation du Bait-bill, ou tout au moins contre le droit reconnu d'acheter librement la boëtte aux Terreneuviens, dans les baies Sud, sans payer aucuns droits, sauf les droits de feux (2).

Les armateurs voyaient donc l'impossibilité de conserver notre situation à Terre-Neuve. Et ils avaient rédigé des conclusions subsidiaires, comme on dit au Palais. Mais il eût fallu, à tout prix, *avant la signature* de la convention, obtenir le retrait du bill, ou assurer à nos pêcheurs un moyen de se procurer l'appât. Les négociations s'orientèrent de ce côté; les Terreneuviens, désormais tranquilles, refusèrent toute concession. En cela le gouvernement français a manqué de clairvoyance et d'énergie. Il devait, d'abord, sauvegarder l'avenir de la pêche sur les Bancs. Et aujourd'hui la faute est irréparable !

⁂

Nos droits sur le French-Shore restent à l'état de principe; de fait, il n'en subsiste plus rien. En 1908, on signalait encore sur ces côtes un navire métropolitain, le trois-mâts *Président*, capitaine et armateur M. Revert. Trois goëlettes saint-pierraises et vingt-cinq petits pêcheurs de notre colonie s'y étaient rendus la même année (3). M. Revert n'a pas tardé à abandonner la lutte contre les tracasseries et les vexations dont il était l'objet, et les Français désertent aujourd'hui complètement ces parages.

La haute mer n'appartient à personne. Les Anglais ne

(1) Si l'arrangement de 1904 a été le point de départ de l'entente cordiale, et de l'action commune des deux nations en 1914, il faut, *malgré tout*, s'en féliciter.

(2) Hervé, *op. citat.*, p. 141 et 142.

(3) *Rapport sur les opérations de pêche en 1908*, *Bulletin de la marine marchande*, janvier 1909, p. 11.

peuvent nous empêcher d'aller sur les Bancs qui avoisinent Terre-Neuve. Peut-être les habitants de cette île avaient-ils nourri, en nous supprimant la boëtte, le machiavélique espoir de tuer notre armement de pêche, et de se réserver le monopole du marché de la morue. Ce calcul a été déçu. Il y a bien eu, dans les deux ou trois campagnes qui ont suivi le Bait-bill, quelques tâtonnements, et la pêche a été plutôt médiocre ou même mauvaise. Mais la Providence est venue au secours de nos compatriotes : ils ont découvert un nouvel appât qu'ils se procurent assez facilement sur les lieux mêmes, et ils obtiennent de beaux résultats. On n'a pas encore cette fois porté le coup de mort à notre industrie morutière.

Les épreuves pourtant ne lui font pas défaut. L'armement français vient d'être visé par une nouvelle mesure, destinée surtout à gêner les chalutiers. A la suite d'une ardente campagne menée depuis quelques années, dans la presse, au Parlement, contre la pêche à la vapeur, les Chambres canadiennes, sur la proposition de M. Hazen, ministre de la marine et des pêcheries, ont voté, le 6 juin 1913, une modification à l'article 10 du « Customs and Fisheries protection act » (1), chapitre 47 des statuts revisés, 1906. Le bill Hazen a été mis en vigueur le 14 juin suivant, après promulgation à la *Gazette Officielle* du Dominion. Il est ainsi conçu :

« Tout navire, bâtiment ou bateau étranger, ou ne naviguant pas suivant les lois du Royaume-Uni ou de Canada, qui

a) n'y étant pas autorisé par un traité, une convention ou une loi quelconque du Royaume-Uni ou du Canada en vigueur à ce moment, a été trouvé en train de pêcher ou se préparant à pêcher dans les eaux britannique à trois milles des côtes, baies, criques ou ports du Canada ; ou

b) est entré dans ces eaux dans un but non autorisé par un traité, une convention ou une loi du Royaume-Uni en vigueur à ce moment; ou

c) étant entré dans ces eaux dans un but autorisé par traité ou convention, ou par une loi quelconque du Royaume-Uni ou du Canada en vigueur à ce moment, mais qui, sans une autorisation expresse mentionnée dans ce traité, cette convention ou cette loi, achète ou obtient des hameçons, de la glace, des sennes, des lignes ou un objet quelconque d'approvisionnement ou d'armement, ou

(1) « Acte de protection des douanes et pêcheries ».

transborde un objet quelconque d'approvisionnement, d'armement, ou des produits de pêche, ou embarque ou débarque un officier, un marin, un pêcheur ou qui que ce soit de son équipage, ou embarque ou débarque des passagers ;

sera confisqué avec tous ses cordages, agrés, apparaux, son équipement, ses approvisionnements et sa cargaison ».

Le bill protège les eaux territoriales du Canada contre l'envahissement des étrangers : rien n'est plus légitime. Mais ce n'est là qu'une entrée en matière, et la loi enlève aux bateaux de pêche la faculté de s'approvisionner dans les ports du Dominion. Malgré la généralité des termes, c'est aux Français qu'on en veut tout particulièrement. Les Canadiens prétendent que le système d'encouragements accordés en France aux armements des grandes pêches maritimes permet à nos compatriotes de leur faire une concurrence redoutable. Et, s'il faut en croire leurs affirmations, les chalutiers détruisent le poisson sur les Bancs et dans les régions voisines de la côte : c'est pourquoi ils veulent entraver l'exploitation des vapeurs. L'auteur de l'amendement a pensé, avec raison, que le plus sûr moyen d'obtenir ce résultat était d'empêcher ces bâtiments de venir prendre dans les ports canadiens le charbon, la glace, les lignes et la boëtte, indispensables à leur industrie.

Pour atteindre plus sûrement le but, le législateur va jusqu'à interdire aux bateaux de pêche d'embarquer ou de débarquer des membres de l'équipage ou des passagers. En dehors même de toute considération d'amitié entre les deux pays, cette mesure est excessive, d'aucuns la jugent féroce. Elle semble en opposition absolue avec les principes du droit international. Qu'un pays refuse l'accès de son territoire à de certaines catégories de personnes, — indigents, infirmes, malades, fous, anarchistes, — cela se conçoit ; mais qu'on ne permette pas à un navire de mettre à terre, ou de prendre un de ses marins, ou un passager, c'est inadmissible. Et cela s'explique d'autant moins, en ce qui nous concerne, que notre législation nationale oblige les armateurs à rapatrier les marins, malades ou blessés, délaissés à l'étranger.

Les Américains, et probablement les Japonais, en vertu de traités, jouissent au Canada d'un régime spécial, et ils échappent aux prohibitions édictées par le bil Hazen. On

peut se demander si, par le fait même, et contre la volonté formelle du législateur, nous ne bénéficions pas de la même faveur. En effet, la Convention de commerce entre la France et le Dominion du 19 septembre 1907 déclare, en son article 10 :

« La France et le Canada s'engagent à n'établir l'une envers l'autre aucune prohibition ni restriction d'importation, d'exportation ou de transit, qui ne soit applicable en même temps aux autres pays. »

Et l'article 11 précise : « Réserve faite des dispositions tarifaires, la France et le Canada se concèdent réciproquement le traitement *de la nation la plus favorisée* pour tout ce qui concerne l'importation, l'exportation, la réexportation, le transit, l'entreposage, l'emmagasinage, le transbordement, la consommation, l'accomplissement des formalités de douane, et, en général, pour tout ce qui se rapporte à l'exercice du commerce et de l'industrie. »

L'ambassadeur de la République à Londres et le consul général de France à Montréal avaient fait des démarches auprès du gouvernement britannique et des autorités du Dominion pour empêcher l'adoption du bill Hazen.

Après le vote, le département des Affaires Etrangères est intervenu, à maintes reprises, pour obtenir que les prohibitions votées ne fussent pas appliquées aux bâtiments français. Le Canada n'a pas voulu s'engager par une réponse de principe et définitive. Mais il a suspendu, pour nous, chaque année, jusqu'à ce jour, l'application de la loi, et nos navires ont pu s'approvisionner comme ils le faisaient autrefois.

D'après une communication de North-Sydney au Comité central des Armateurs de France, en date du 26 janvier 1914, dès le début, le gouvernement canadien s'était vu dans l'impossibilité de conserver la loi telle quelle. Et l'on prévoyait, à cette époque, le dépôt d'un amendement au cours de la session suivante : la guerre a arrêté la discussion. Nos compatriotes auraient eu, comme défenseur au Parlement, M. Mc. Kenzie, député de Cap-Breton et Victoria, qui était déjà intervenu dans les premiers débats. Ses arguments étaient de nature à impressionner : les escales des navires

français à Port-Sydney sont une source de bénéfices pour le commerce qui vend le charbon et les approvisionnements, mais aussi pour les pêcheurs qui fournissent comme boëtte un hareng impropre à tout autre usage. Le maintien du bill enlèverait, chaque année, à ce pays, de 500.000 à 750.000 francs (1), pour les transporter à Terre-Neuve et Saint-Pierre (2).

Mais le ministre des pêcheries avait dit, en présentant la loi, son intention arrêtée d'entraver, voire, dans la mesure du possible, de supprimer le chalutage à vapeur, et cela dans l'intérêt général. Peut-on espérer un revirement aussi complet dans les sphères gouvernementales et dans l'opinion publique ? L'entente cordiale, scellée aujourd'hui dans le sang, et les liens qui rattachent le Canada à la France, finiront peut-être par tout arranger.

---

(1) Aujourd'hui il faudrait plus que tripler.

(2) *Circulaire* n° 867 du COMITÉ CENTRAL DES ARMATEURS DE FRANCE, *passim*.

II. — *L'ISLANDE.*

Le pays d'Islande. — Nous n'avons pas de droits sur les côtes. — Surveillance par les Danois — Prises ; procédure ; amendes

Longtemps inhabitée, l'Islande aurait été colonisée par des moines d'origine irlandaise, vers la fin du VIII[e] siècle (1). Elle fut à nouveau « découverte », en 860, par le viking Naddodr; et, dès 874, une colonie de Norvégiens, sous la conduite d'Ingolf, venait s'y établir et fondait la capitale actuelle Reikiavik. Les habitants de cette île vécurent trois cents ans dans la prospérité la plus grande, sous une république aristocratique; des dissensions intestines les firent tomber sous la domination de la Norvège. Après l'union de Calmar, la « Terre de glace » fut rattachée au Danemark, dont elle dépend toujours; elle jouit, toutefois, depuis 1874, d'une large indépendance, qui est presque l'autonomie. Le pouvoir exécutif est confié à un *stiftamtmand* ou gouverneur général, assisté de trois députés. Le pouvoir législatif appartient à l'*Altking*, composé de trente-six membres, — trente élus par le suffrage populaire, six choisis par la couronne, — qui, tous, ont voix délibérative pour les affaires de l'île, et voix consultative pour celles de la monarchie. Le pays est représenté à Copenhague par un ministre résident, responsable devant l'*Altking* (2).

L'Islande est un pays pauvre : elle comprend à peine, malgré son étendue, soixante-quinze mille habitants, et Reikiavik, la ville principale, n'a qu'une population de trois mille âmes. « C'est sur le littoral que se concentre la vie active et commerciale de l'île. L'intérieur, formé de laves, de cendres, de scories, crachées par les volcans, et lavées par les eaux des geysers, n'est pas habité. Au Sud, des côtes basses s'étendent en hauts fonds à trois, quatre, et même cinq milles au large. Elles offrent des baies ouvertes, où la houle vient, entravée dans sa course, se briser en gigantesques volutes. C'est la Touraine de l'Islande, adossée aux

(1) ELISÉE RECLUS, *Géographie universelle*, IV[e] vol. p. 929.

(2) F. GICQUEL, *Les pêcheries françaises sur les côtes d'Islande*, étude communiquée en manuscrit.

volcans, qui l'abritent des vents du Nord. Çà et là, quelques champs de pommes de terre, qui mûrissent avec peine, des céréales qui, pressées de vivre, poussent au ras du sol des épis rachitiques, et, dans des coins plus ensoleillés, quelques touffes de bouleaux. Les pâturages y nourrissent une grande quantité de moutons. Mais, si l'on remonte vers le Nord, la côte change d'aspect : très escarpée, surplombant la mer, découpée en fiords profonds protégés contre les vents, elle offre des abris sûrs aux navires. Le sol aride et nu ne présente à l'œil qu'un tapis de lichen, dont use la pharmacie et que les indigènes emploient comme aliment. »

« Ignorant du bien-être, l'Islandais vit dans des maisons basses, étroites, qui ne reçoivent l'air et la lumière que par une seule ouverture; il se réchauffe l'hiver aux débris de bois, que les courants ont jetés sur le rivage, et il y ajoute les excréments de mouton et les débris de poisson. A l'odeur particulière que dégage ce combustible vient se joindre la fumée des chandelles de suif et de la préparation à la graisse des aliments, qui se composent surtout de mouton ou de poisson séché, car les salaisons y sont encore un mets luxueux. Le pain, fait de seigle, est parfois insuffisant, et l'on y supplée par des galettes de lichen. Le manque de propreté et le défaut de nourriture convenable déterminent des maladies cutanées, qui font de grands ravages dans la population » (1).

Pendant les trois mois d'hiver, les Islandais restent enfermés dans leurs tristes masures; toute vie extérieure cesse pour eux, durant cette longue nuit, « sur laquelle, chaque midi, le soleil invisible jette à peine un crépuscule moins sombre » (2). L'étude et la lecture, interrompues de temps à autre par une partie d'échecs, occupent les loisirs forcés. Aussi ce peuple est-il, dans son ensemble, fort cultivé : c'est un des premiers par la force de l'intelligence et la profondeur de la pensée. Le mouvement scientifique trouve des collaborateurs dans les villages d'Islande, même

(1) F. Gicquel, *Les pêcheries françaises sur les côtes d'Islande.*

(2) J. Gicquel, *ibid.*

dans les fermes isolées et jusque dans les îlots du littoral. Au hameau d'Akreyri, on rencontre des gens qui savent l'hébreu, le persan, même le chinois. Reikiavik a deux grandes bibliothèques, dont l'une comprend 25.000 volumes, et prête les ouvrages à tous les insulaires. L'instruction primaire est si répandue, que les pasteurs refusent de marier les illettrés, quand il s'en présente devant eux (1). Malgré ces nobles penchants, les reclus n'en sont pas moins heureux, quand ils voient, avec le jour, les étrangers revenir dans leurs parages.

⁂

Doués de grandes qualités naturelles, les Islandais, que les ethnographes apparentent aux Normands de France, sont paraît-il, très soupçonneux et se passionnent volontiers pour les luttes légales. Mais ils ne montrent pas, dans leurs rapports avec les étrangers, cet esprit de chicane; ils y apportent plutôt des dispositions empreintes de douceur et d'aménité : toujours ils furents accueillants pour nos marins. Longtemps même, incapables, il est vrai, d'armer une flotille de pêche, ils semblèrent peu jaloux de leur droit de propriété sur la mer territoriale. Depuis soixante ans, ils se sont outillés, et ils tiennent aujourd'hui à se réserver l'exploitation des richesses ichthyologiques dans les eaux proprement islandaises.

D'après une convention, signée le 20 février 1903, entre le Danemark et les royaumes unis de Grande-Bretagne et d'Islande, la partie de la mer qui est censée rattachée au pays s'étend, à marée basse, à trois milles des côtes, îles et récifs laissés à sec. Dans les baies, la distance de trois milles commence à une ligne imaginaire tirée d'un bord à l'autre, et dont la longueur ne doit pas dépasser dix milles. Un article additionnel permet aux autres gouvernements, dont les sujets pêchent sur les côtes d'Islande, d'adhérer aux termes de la convention. Par toute une série de mesures — les ordonnances du 12 février 1872 et du 2 mars 1903, les

(1) Elisée Reclus, *Géog. universelle*, tome IV, p. 934.

lois du 17 décembre 1875, du 6 avril 1898, du 8 juillet et du 25 décembre 1902 — les Islandais ont voulu se réserver l'usage du territoire maritime ainsi délimité et en écarter les marins des autres nations. La loi du 27 février 1920 a abrogé toute la législation précédente et aggravé les pénalités édictées contre les délinquants. La pêche au chalut est interdite dans les eaux territoriales islandaises. Toute contravention à cette défense est passible d'amendes variant de 10.000 à 20.000 couronnes (1) : et dans ce cas, tous les instruments de pêche, y compris les câbles de traction, et tout le poisson trouvé à bord, sont confisqués. Le capitaine qui, d'une façon répétée, pêcherait dans les eaux islandaises, avec les amendes et la confiscation, encourrait une peine de prison, dont la durée ne pourrait être inférieure à deux mois. Il peut même, au premier délit, si l'infraction est grave, se voir condamner à la prison pour une durée que la loi ne détermine pas autrement.

Tout chalutier qui se trouve dans les eaux territoriales islandaises doit avoir ses instruments de pêche rangés à bord. Les intéressés discutent sur la portée de ce texte : les engins doivent-ils être enfermés dans la cale et les écoutilles fermées ? Cette interprétation de la loi en rendrait l'observation souvent impraticable, et entraînerait une perte de temps considérable. Les députés et légistes estiment qu'il faut entendre cet article en ce sens que les engins doivent être *rangés à bord*, et ne doivent pas rester en dehors du navire ou en désordre sur le pont. Le contrevenant est passible d'amendes allant de 2.000 à 10.000 couronnes. Et, en cas de récidive, on prononcera, là aussi, la confiscation du poisson et des instruments de pêche.

La loi prévoit une amende de 500 à 5.000 couronnes contre toute personne qui guide un navire pêchant au chalut dans les eaux islandaises, ou lui donne assistance dans ce genre de pêche, ou aide les délinquants à se soustraire aux conséquences de leur délit, et même contre toute personne qui se trouve à bord d'un chalutier qui pêche dans ces eaux, ou

(1) Avant la guerre, la couronne variait entre 1 f. 39 et 1 f. 43.

dans un canot le long du bord, si elle ne peut démontrer qu'elle ne participe point à la pêche illégale du navire (1).

Autrefois le contrôle était fait, de façon intermittente, par un croiseur de la marine royale, qui restait armé sept mois et demi. En 1905, le Folketing et le Landsting danois ont voté 405.200 couronnes en vue de la construction d'un bateau destiné à la surveillance permanente de la pêche sur les côtes d'Islande : « L'emploi illégal du chalut dans les eaux territoriales, disait l'exposé des motifs, dépeuple les Bancs dont les richesses devraient être réservées aux sujets danois, et le sans gêne avec lequel les chalutiers étrangers détruisent les filets et les lignes tendues par les Islandais rend presque impossible pour ceux ci l'exercice de la pêche, laquelle est cependant à peu près leur seule ressource » (2). Depuis lors, l'*Islands-Falk* a fait une surveillance sévère tout le long des côtes d'Islande. On l'a jugée insuffisante encore, puisque, le même jour où il votait la loi dont nous venons d'exposer la teneur, le parlement danois invitait le gouvernement à affecter deux navires en permanence à la police des eaux territoriales; et dès avril 1920, le *Beskytteren* venait aider l'*Islands-Falk* en son rôle de surveillance. Et aujourd'hui, sans cesser d'être courtois, officiers et juges appliquent et sanctionnent les règlements.

Quand l'un des deux navires danois préposés à la garde des côtes aperçoit un bateau pêchant dans la mer territoriale, il hisse le guidon d'inspection et le signal international de « stop ». Si l'on n'obéit pas aussitôt, il tire un coup à poudre, et, si l'on reste réfractaire, il envoie, d'après les circonstances, deux ou plusieurs boulets à l'avant du bateau. Au besoin, il atteindrait la coque elle-même, s'il n'y avait pas d'autre moyen de faire respecter la loi. Il se contente, d'ordinaire, surtout s'il y a un trop grand nombre de délinquants, de noter la nationalité et le numéro. Ces indications doivent être peintes en gros chiffres, à l'avant et à l'arrière des chalutiers; elles permettent de les retrouver et de les arrêter plus tard.

(1) *Circulaire* n° 1128 du COMITÉ CENTRAL DES ARMATEURS DE FRANCE, p. 770 et 771.

(2) *Bulletin de la Marine marchande*, janvier 1906, p. 7.

Dès que le bateau a stoppé, un officier se rend à bord, avec des hommes armés. Le patron est conduit sur l'*Islands-Falk*, ou le *Beskytteren*, pour y subir un interrogatoire; il prend avec lui tous les papiers de son navire. L'affaire se termine quelquefois par un simple avertissement.

Si le cas est plus grave, le patron doit suivre le bateau de police au port le plus proche, où se trouve le juge cantonal, le *Sysselmand*, qui traite la question en public. L'accusation est soutenue par le chef d'inspection des pêches, et deux hommes, ordinairement deux officiers, font partie du tribunal comme assesseurs. On fait mander le consul ou quelque autre représentant de la nation de l'accusé, et, s'il se trouve un bâtiment de guerre de son pays, on communique le dossier au commandant, qui vient lui-même ou envoie un officier soutenir les intérêts du compatriote. Le juge rend immédiatement la sentence et demande à l'inculpé s'il veut en appeler à la cour de Reikiavik. Pour économiser le temps et les frais, presque toujours l'intéressé accepte la décision du tribunal de première instance (1).

Les commandants de nos croiseurs constatent la très grande bienveillance des autorités danoises, mais reconnaissent qu'elle doit avoir des bornes. En 1908, un chalutier de Dunkerque, surpris à deux milles de terre, subit la confiscation, aggravé d'une forte amende : il en résultait, pour l'armateur, une perte de 8.000 francs environ (2). Les exemples n'ont pas suffi, et l'on signalait, en ces dernières années, de nombreux abus. Le consul de France, à Reikiavik, et, après lui, le sous-secrétaire d'Etat à la Marine marchande ont, en 1914, recommandé aux armateurs et capitaines de chalutiers de ne pas se mettre en contravention avec les réglements de l'île; ils les ont avisés que les procès-verbaux seraient impitoyablement dressés, et que le régime de tolérance, dont avaient bénéficié les navires français, allait prendre fin (3). Et, en effet, le 26 mars 1914, l'*Islands-*

(1) *Bulletin de la Marine marchande*, août 1907, p. 297-299.

(2) *Ibid*, mars 1909, p. 110.

(3) *Nouvelliste de Bretagne*, 15 mai 1914.

Falk saisissait le chalutier boulonnais *Rorqual*, surpris dans les eaux territoriales, et l'emmenait aux îles Westman. Le capitaine fut condamné à 1.500 francs d'amende et à la confiscation totale de la pêche : c'était une perte sèche de 24.500 fr. pour l'armateur (1). Les pêcheurs français n'ont pas profité des avertissements et des condamnations : après la guerre, ils ont commis les mêmes imprudences. C'est la raison de la nouvelle loi et de sa sévérité. Les amendes de jadis n'étaient rien en regard de celles qui menacent aujourd'hui les délinquants : dans certains cas, le propriétaire d'un navire peut subir une perte de 400.000 francs. Et l'armateur condamné n'a pas même le droit de racheter ses engins; il ne pourrait acquérir le poisson confisqué que s'il en avait un absolu besoin (2). Y aura-t-il encore des capitaines assez téméraires pour s'exposer à ces risques formidables ?

(1) *Nouvelliste de Bretagne*, 29 mars et 15 mai 1914.

(2) *Circulaire n° 1128*. Comité central Armateurs de France, p. 770 et 771.

CHAPITRE II

Coutumes et Réglementation

Le Règlement de Saint-Malo pour la répartition des places. — Décrets et Ordonnances. — Nouvelle Législation pour le placement. — Les Naufrages. — L'Hygiène : Médecins de pêche.

Les pêcheurs français étaient nombreux, jadis, sur les côtes de Terre-Neuve : il n'y avait pas moins de deux cents bateaux dans la seule partie orientale de l'île. Les places appartenaient au premier occupant; mais, dans la pratique, il se produisait de fréquentes contestations. Afin de couper court à des querelles et à des rixes, préjudiciables aux intérêts de tous, les armateurs de Saint-Malo, réunis en assemblée générale le 26 mars 1640, s'entendirent pour élaborer un règlement.

Le premier capitaine qui arrivait à l'anse du Croc, dans la baie du Petit-Maître, avait droit à la meilleure place et devenait *amiral* de la pêche : en cette qualité, il était chargé de faire la police, d'arbitrer les différends, et de juger les contestations. Pour obtenir ce titre et les prérogatives qui y étaient attachées, il devait inscrire, sur un tableau suspendu à un mât, son nom et celui du navire, le nombre de ses hommes, la date de son arrivée et le havre qu'il avait choisi. Ainsi faisaient, après lui, les autres capitaines. Les derniers

venus se rendaient compte, immédiatement, des places restées libres, et ne perdaient pas de temps en vaines recherches. Les échafauds et cabanes restaient, à la fin de la campagne, à la disposition de celui qui occuperait le même endroit l'année suivante.

Ce règlement, qui s'est maintenu jusqu'à la Révolution, fut homologué par le parlement de Rennes, le 31 mars 1640. C'est le premier acte de police relatif à la pêche côtière de la morue. Les contraventions étaient punies d'une amende de 500 livres, au payement de laquelle la cargaison et le navire lui-même pouvaient être affectés. La paix revint parmi nos compatriotes. Mais bientôt arrivèrent dans cette région du Petit-Nord, où étaient confinés les Bretons, des pêcheurs qui refusèrent de se soumettre à un règlement fait par d'autres. Les désordres recommencèrent. Les armateurs et capitaines malouins firent appel à l'autorité de Louis XIV contre ces intrus, dont la plupart étaient normands. Par un arrêt du Conseil, en date du 28 avril 1671, le roi étendit à tous ses sujets qui viendraient sur les côtes du Petit-Nord le réglement du 26 mars 1640 et la décision du parlement de Rennes, qui lui donnait autorité (1).

L'*Ordonnance de la Marine* du mois d'août 1681, œuvre de Colbert, codifia les prescriptions du règlement de Saint-Malo, et en généralisa l'application. Le premier capitaine arrivé sur les lieux de pêche conservait toutes les prérogatives d'autrefois ; on lui retitait seulement le titre d'amiral. La situation et les avantages excitaient néanmoins les convoitises des pêcheurs, qui faisaient tout pour les acquérir. Pendant la traversée, les bateaux ne cherchaient pas à se distancer, ils voguaient de conserve et les plus rapides modéraient leur allure. Mais, quand elle arrivait à quelques lieues de Terre-Neuve, la flotte se disloquait et c'était à qui le premier inscrirait son nom au tableau. Si le vent était contraire, ou s'il venait à tomber, on mettait les chaloupes à la mer, et, à force de rames, on s'efforçait d'aborder avant les autres. Il en résulta de nombreux sinistres, qu'il fallait conjurer.

(1) Ad. Bellet, *La grande pêche de la morue*, p. 50-52.

Une nouvelle ordonnance du roi, rendue le 8 mars 1702, défendit aux capitaines d'envoyer des chaloupes avant d'avoir mouillé, et ce, à peine de mille livres d'amende pour la première infraction, et de peines corporelles en cas de récidive. L'ordonnance de 1721, pour supprimer radicalement les inconvénients et les dangers de cette course à l'inscription, réserva désormais au plus ancien capitaine les fonctions de l'amiral de la pêche (1).

Longtemps déjà avant l'arrangement du 8 avril 1904, cette législation avait complètement disparu. Les places étaient tout simplement tirées au sort. Ce nouveau mode de répartition fut réglé d'abord par le décret du 15 pluviôse an XI — 4 février 1803, — revu en 1815 et 1821, puis par l'ordonnance du 28 avril 1842, que complétèrent les décrets des 2 et 22 mars 1852. Dans le principe tous les trois ans, plus tard tous les cinq ans, le 5 janvier, les armateurs intéressés se réunissaient à Saint-Servan, sous la présidence du chef de service de la Marine, pour procéder au tirage.

Les navires étaient divisés en trois séries : les bâtiments de 149 tonneaux et au-dessus, avec un équipage minimum de trente hommes ; — ceux de 90 à 149 tonneaux, avec un équipage d'au moins vingt-cinq hommes ; — les goélettes au-dessous de 90 tonneaux, dont l'équipage n'était pas inférieur à vingt hommes. La première série choisissait d'abord, puis la deuxième, et la troisième.

Les armateurs étaient obligés, la première année, sous peine d'amendes élevées, d'envoyer à Terre-Neuve le bateau annoncé ou un autre de la même série. Ils jouissaient des installations laissées par les prédécesseurs, mais ils devaient entretenir et remettre en bon état aux remplaçants les établissements de pêche, échafauds, cabanes, qui existaient déjà ou qu'ils avaient construits eux-mêmes. A la fin de la première année, ils pouvaient renoncer à la place que le sort leur avait attribué. Tous les ans, il se faisait un tirage partiel entre les armateurs désireux d'occuper les havres abandonnés (2).

---

(1) E. Hervé, *le French-Shore...*, p. 24.
(2) E. Hervé, *le French-Shore...*, p. 25.

Les anses étaient ainsi complétement occupées. Certaines baies restaient « communes » ; des « défileurs » s'y installaient et faisaient parfois un riche butin.

Le capitaine, en possession de sa place, assignait aux membres de son équipage des fonctions en rapport avec leurs aptitudes. Les uns s'éloignaient chaque soir des côtes pour aller jeter au fond de la mer de longues lignes ou harouelles. D'autres, sur des embarcations plus grandes et plus solides, pêchaient avec des sennes : c'étaient d'immenses filets de cent à cent cinquante brasses de longueur, sur une largeur au centre de cinquante à cent pieds, et rétrécis aux extrémités. La senne était jetée autour d'une troupe de poissons et halée ensuite hors de la mer. Elle renfermait parfois de quarante à cinquante tonneaux de butin. Le règlement de pluviôse an XI interdit l'emploi du filet dit hallope, qui râclait trop fortement les fonds sur lesquels on le promenait, et détruisait ainsi les œufs et le menu fretin ; il ordonnait aussi de déborder la senne au moulinet, et non pas à terre.

La morue était rapportée chaque soir à l'*échafaud*, sorte de wharf ou plate-forme en planches, supportée par des poteaux, et s'avançant assez loin dans la mer pour que les embarcations pussent s'y décharger à toute heure de marée. On la *décollait* et on l'*habillait*, c'est-à-dire qu'on lui enlevait la tête et les viscères (1).

Le poisson était ensuite tranché, salé et mis à sécher sur les galets, sur des branches, ou sur des claies appelées vignots. Il y restait étendu tout le jour à l'action de l'air et de la chaleur; les manipulations duraient plus d'un mois, et l'on donnait à la morue jusqu'à dix SOLEILS, quotidiennement d'abord, puis à des intervalles de plus en plus éloignés. Ces dernières opérations étaient l'affaire des *graviers*, qui accomplissaient une besogne très dure et assez peu rémunérée. Ils devaient faire sécher la morue, et empêcher surtout que la pluie ne la mouillât : on devine quels soins cela exigeait dans un pays aussi humide que Terre-Neuve! (2).

---

(1) AD. BELLET, *op. cit.*, p. 68 et suiv.

(2) Art. de M. LE BRETON, *Questions diplomatiques et coloniales*, tome XV, p. 411-428, 640-654, 712-720.

Il y a, dans tout ceci, un curieux, et d'ailleurs assez banal exemple des rapports de la loi et de la coutume. Les pêcheurs étaient, sur les côtes de Terre-Neuve, dans les conditions les plus particulières. Eloignés de la métropole, ils ne pouvaient être soumis aux mêmes règlements et ordonnances que les autres Français. En fait, la législation ordinaire était insuffisante : à une situation spéciale il faut des lois spéciales. Les marins ont commencé par prendre des mesures de sauvegarde; le gouvernement n'a eu qu'à les enregistrer, en leur apportant une force nouvelle et les sanctions nécessaires. Bientôt les lois sont tombées en dessuétude : elles ne répondaient plus à leur but ou ne convenaient plus aux circonstances. Une nouvelle coutume est intervenue qui n'a pas tardé à devenir une loi.

⁂

Le gouvernement français n'a donc jamais abandonné ni oublié les pêcheurs de morue. Il ne s'est pas contenté de maintenir la paix, de prévenir les querelles et de les réprimer; il a prévu, autant que possible, tous les événements qui pouvaient se produire, et il a édicté des prescriptions appropriées. Il existe, par exemple, un règlement du 24 décembre 1772, signé par le duc de Praslin, qui énumère les obligations de chacun « en cas de naufrage d'un navire terreneuvier » :

Il est « défendu aux gens de l'équipage de se débander, s'absenter ou abandonner les capitaines ou officiers qui lui auront succédé au commandement. Il leur est enjoint d'être soumis à leurs ordres et de travailler avec courage et exactitude au sauvetage et bénéficiement des agrés, apparaux, ustensiles et dépendances desdits navires, à peine d'être poursuivis comme déserteurs et de restitution au profit des armateurs des avances reçues d'eux à titre de pot-de-vin » (art. 1).

« L'armateur du navire aura la faculté d'équiper un ou plusieurs autres navires, et d'y placer les gens du navire naufragé qui seront tenus de s'y embarquer... Si mieux n'aime l'armateur les louer à un ou plusieurs armateurs pour la pêche » (art. 2).

Quand le naufrage a lieu à Terre-Neuve, les hommes doivent montrer la même diligence pour le sauvetage et suivre les ordres du capitaine ou des officiers... « même pour entreprendre ou continuer la pêche, soit avec les effets sauvés, soit avec ceux qui auraient été laissés précédemment à la côte, soit enfin avec ceux qui pourraient

être achetés ou empruntés ; le tout pour le bien de la société, ou pour le compte de qui il appartiendra et sous les peines cy-devant énoncées » (art. 3).

« Si le capitaine ou officiers du navire naufragé à la côte de Terre-Neuve se trouvent hors d'état d'occuper et alimenter les gens de l'équipage, ils les déposeront au capitaine amiral du havre le plus proche du lieu du naufrage, ou de celui où ils aborderont, qui les recevra et les distribuera, avec ce qui aurait pu être sauvé de vivres, tant sur son navire, que sur les autres navires circonvoisins, jusqu'à la distance de dix lieues de chaque côté de son havre, ou plus loin si le cas requiert, laquelle distribution se fera avec justesse et égalité, à proportion du nombre des bateaux de pêche, pour qu'aucun navire ne se trouve surchargé, en faisant attention de répartir aussi également qu'il sera possible les mousses et les novices avec les hommes utiles et plus capables de rendre service ; et les capitaines auxquels le dit amiral les enverra, seront tenus de les recevoir et de les traiter comme les gens de leur équipage, parce qu'ils leur seront également soumis, et travailleront comme eux à leur service : les dits capitaines remettront au dit amiral la note des vivres qu'il aura fournis aux dits naufragés avec leur liste, d'eux souscrite » (art. 4).

« Il sera défendu à tous, capitaines, officiers et autres, d'engager, séduire, soutirer ni recéler les gens des navires naufragés, à peine de payer aux propriétaires des dits navires naufragés ou à leurs assureurs, au cas d'abandon, les gages reçus d'avance, et outre une amende de trois cents livres par chaque homme ainsi séduit et recélé ; et le matelot ainsi engagé sera au retour puni de trois mois de prison, lesquelles peines ne pourront être remises ou modérées, sous prétexte de récompense de services, ni autrement » (art. 7).

« Les capitaines qui auront reçu des gens naufragés à leur bord, seront tenus de les nourrir, de les ramener ou renvoyer, avec les provisions nécessaires et accoutumées, de même que les gens de leur propre équipage, lesquels **seront insérés sur un rôle** séparé, où se trouvera le nom du navire naufragé, qu'ils certifieront véritable et en feront la remise au bureau de la marine du lieu de l'armement » (art. 8).

« Si, après la pêche faite, un ou plusieurs navires faisaient naufrage, que le plus grand nombre des autres navires fût déjà parti, et que ce qu'il en resterait ne pût, sans une perte considérable, se charger des gens naufragés, il serait à désirer, en ce cas, que *Sa Majesté voulût assigner une somme suffisante* pour tourner à la subsistance, au passage en France de ses sujets, et à l'indemnité de la perte des morues, huiles et ustensiles que les capitaines seraient forcés d'abandonner à la côte, pour faire place tant aux gens naufragés qu'à l'augmentation du nombre de barriques d'eau nécessaire pour l'avitaillement ; et ce, sur des procès-verbaux que les dits capitaines et leurs officiers seraient tenus d'en rapporter et de déposer, tant au bureau des classes, qu'au greffe de l'amirauté à leur retour en France » (art. 9) (1).

---

(1) *Règlement en cas de naufrage de navire terreneuvier* du 24 déc. 1772, cité par AD. BELLET, p. 61-64.

N'y a-t-il pas là une touchante sollicitude, qui entre dans les détails, prévoit la résistance de l'intérêt et trouve la solution dans l'octroi des fonds du trésor public ? Et que nous sommes loin du « laisser faire, laisser passer » de l'économie dite classique ! Il y a mieux encore ! L'ordonnance de la marine du mois d'août 1681, confirmée par le règlement du 5 juin 1717, prescrivait qu'on embarquât, sur chaque bâtiment armé au long cours ou faisant la pêche de la morue, *deux officiers* munis du brevet de capitaine et au moins un *chirurgien*. L'armateur devait fournir un coffre garni de drogues, mais le médecin était tenu de se procurer les instruments nécessaires à sa profession. Il ne pouvait embarquer, avant d'avoir passé un examen devant deux maîtres de l'art, désignés à cet effet par l'amiral dans tous les ports du royaume (1). Aux réclamations des armateurs qui ne trouvaient pas facilement des chirurgiens, à cause des faibles appointements qu'ils offraient, une déclaration en date du 15 novembre 1767 répondit en rendant absolument obligatoire la présence d'un médecin sur tout navire comprenant moins de cinquante hommes d'équipage; au-dessus de ce chiffre, un second médecin était exigé. Devant l'impossibilité où étaient les armateurs de se procurer des praticiens, et devant les frais qui résultaient de cette mesure pour l'armement, après de longues négociations, le roi consentit à se relâcher de ses exigences; mais les premières dispenses ne furent données que par mesures individuelles, et sur des instances réitérées. Encore ne purent en bénéficier que les navires dont l'équipage ne dépassait pas vingt hommes (2).

L'ordonnance de 1819 régularisa la situation : elle n'imposait un médecin aux bateaux morutiers que s'ils avaient un équipage de 40 hommes, mousses non compris. Le décret du 17 février 1894 remplaça cette disposition par l'obligation faite aux armateurs qui avaient des places sur les côtes de Terre-Neuve d'entretenir à frais communs deux médecins,

(1) Ad. Bellet, *op. citat.*, p. 83 et 84.

(2) Id., *ibid.*, p. 88-92

l'un sur la côte Est, l'autre sur la côte Ouest. L'arrangement du 8 avril 1904 a définitivement abrogé cette nouvelle disposition (1).

Tout ceci prouve du moins que l'Etat français s'est toujours préoccupé du sort de nos marins, et que la sollicitude à l'égard des travailleurs n'a pas attendu, pour se manifester, l'ère des gouvernements démocratiques.

(1) M. GIRAULT, *Précis de réglementation maritime*, p. 122.

DEUXIÈME PARTIE

Avant la Pêche

CHAPITRE I.

Les Engagements

I. — *CEUX QUI S'ENGAGENT*

Bretons, Normands et Flamands : pourquoi ils partent. — Attrait de la mer. — Serments de Marin. — L'Attitude des Femmes

Quand un pays adossé à la mer ne peut occuper tous ses habitants, l'industrie maritime offre à la population un débouché naturel. Tel est le cas de la Bretagne, de la Normandie et de la Flandre, qui fournissent les ouvriers de la grande pêche. Le sol de la Bretagne est connu : moins ingrat que l'on ne veut dire, en certaines contrées pourtant il se prête plus à la poésie qu'à la culture. Les ajoncs y poussent et les genêts; mais les genêts ont beau être blonds et les ajoncs dorés, ils ne contribuent guère à faire vivre les nombreux enfants qui naissent en ce coin de France. La terre de Normandie produit toute seule; ses herbages, où s'engraissent d'immenses troupeaux, réclament peu de travail; et les hommes, qui se font de plus en plus rares, sont souvent encore obligés de s'expatrier pour trouver des moyens d'existence. En vérité, il y a peu de Normands sur les bateaux de Terre-Neuve et d'Islande, et les armateurs de Fécamp, par exemple, viennent en Bretagne recruter une grande partie de leurs équipages. Si la Flandre a de grandes familles, son sol du moins est riche et ses industries florissantes. Mais la pêche est un métier si simple, en un sens si facile ! Elle ne demande pas de longs apprentissages, on

y gagne toute de suite, et les fils peuvent de bonne heure aider leurs parents. Le désir d'apporter quelque argent à la maison lance les petits flamands à la poursuite de la morue.

Et peut-être sur ce point est-il bon de ne pas trop raisonner. Que les jeunes gens soient de Bretagne, de Flandre ou de Normandie, la mer les attire et les entraîne. Instinct de race ? Insouciance atavique et poésie profonde ? Attrait mystérieux de l'abîme et du danger ? Il y a sans doute un mélange de tout cela, et l'enfant qui a grandi sur la côte se sent une irrésistible vocation de marin. Son plaisir est de se jeter à l'eau, et, nouveau Robinson, s'il peut détacher une barque, de courir à l'aventure. La mère essaiera de le détourner : les larmes dans les yeux, elle maudira les flots qui l'ont faite veuve et lui orphelin. Rien n'y fera. Le jeune sauveteur de Coppée, dans *l'Epave*, n'est guère vraisemblable : jamais les vieux loups de mer ne permettraient à un mousse de prendre leur place pour aller au secours d'un navire en détresse. Mais là s'arrête l'invraisemblance; et tous les jours on voit des enfants qui supplient leur mère en deuil de les laisser naviguer et qui finiront par lui arracher son consentement, ou partiront malgré elle. C'est le cri que jette la maman dans la *Berceuse* de Botrel :

« *Ne grandis pas trop vite,*
Tu seras matelot ! »

Parfois même, cet attrait étrange prend le jeune laboureur sur les guérêts. L'Océan à peine entrevu l'appelle : il abandonne le fouet, délaisse la charrue et s'embarque.

Et quand une fois on l'a connue, la mer, on ne peut plus s'en séparer. La mer ! Elle a été farouche aux pêcheurs, brisant leurs affections et leurs espérances. Ils ont entendu le vent du large siffler lugubrement dans les arbres du rivage; ils ont vu les vagues se briser, en hurlant, sur la falaise; ils ont vu revenir sur la grève les débris des bateaux et les corps des naufragés. L'ouragan a fait rage dans les mâts de leur navire. Ils ont été ballottés par la tempête et jetés à la côte. De son aile sinistre la mort les a frôlés. En dérive sur un doris, ils ont souffert de la faim. Penchés sur

le bord de la goélette, comme en Islande, ils ont attendu en vain la morue qui semblait avoir déserté les parages; ou bien, comme à Terre-Neuve, ils sont rentrés le doris presque vide. Cela ne suffit pas à les décourager !

Que de fois cependant, ils ont juré de ne pas revenir ! « Ah ! si je peux être sur *le plancher des vaches !* Je ne remettrai jamais les pieds sur un bateau ! » Serments de marin ! Autant en emporte le vent. Ils sont rentrés et ils repartent. Après une forte secousse et sur les instances de leurs parents, quelques-uns décident de ne pas s'engager. Ils restent une année. Puis la nostalgie de la mer les reprend; ils ont l'air d'oiseaux en cage; ils s'ennuient sur « ce vieux ponton toujours à l'ancre » (1). Au prochain départ ils retournent.

La vie a fait à ces hommes une rude philosophie, qui ressemble à du stoïcisme. Ils ne sont pas accessibles à la sensiblerie : ils affichent et pratiquent un véritable mépris de la mort. Ils sont d'une trempe, que les larmes même ne sauraient attendrir.

Les femmes aussi bien, à l'encontre des mères, ne cherchent pas à retenir au foyer le mari pêcheur. Etre femme de marin est plutôt une situation enviée. Honni soit qui mal y pense ! Il ne s'agit pas, pour l'épouse, de rester maîtresse et sans contrôle six mois de l'année ! Mais cela permet d'avoir des occupations moins dures, d'être aubergiste, commerçante, au lieu de travailler la terre. Souvent même c'est une condition que l'on mettra au mariage : le futur devra naviguer. Et il s'en ira, non pas à la recherche de la Toison d'or, mais à la conquête d'une Dulcinée. La froidure du grand Océan n'éteindra pas les feux dont il brûle. L'amour aura fait un pêcheur de plus : le métier n'est pas près de tomber !

A côté de ces hommes, pêcheurs de métier, ouvriers consciencieux, qui, aussitôt rentrés à la maison, se mettent aux travaux agricoles ou industriels, il en est d'autres, moins intéressants, rebut des villes et des campagnes, qui,

---

(1) J. Richepin, *La mer*, p. 191 : *Un morutier.*

une fois revenus des Bancs ou d'Islande, perdent leur temps aux portes des cités, « courent des bordées », et opèrent souvent de mauvais coups. Ceux-ci sont le petit nombre; mais comme ils se multiplient, qu'ils font du bruit, que partout on les trouve, désœuvrés et dans une tenue débraillée, on les prend pour la majorité, et l'on fait aux « pelletas » une réputation d'ivrognes, de prodigues et de noceurs. Elle est imméritée : c'est une généralisation dont tous les corps de métier pourraient être victimes; il faut s'en garder ici comme ailleurs, pour rester dans la vérité. Les « Terreneuvas » et « Islandais » sont, pour la plupart, d'honnêtes et laborieux travailleurs, qui souffrent et peinent, et qui méritent bien plutôt la pitié et la sympathie que le dédain et le mépris. Soyons justes, même envers les « pelletas » !

II. — *PRELIMINAIRES DES ENGAGEMENTS*

Erreurs répandues. — La Foire aux Marins, dans le pays de Saint-Malo. — Influence de la boisson sur les contrats. — Engagements devant notaire.

L'engagement des marins ne rentre dans aucune catégorie de contrats : c'est une convention *sui generis* qui déroge sur plusieurs points au droit commun. Il comprend deux phases bien distinctes :

Ce qu'on pourrait appeler les *préliminaires* de l'engagement, ou les débats suivis de l'accord entre le marin et l'armateur sur le prix et les conditions de la pêche;

L'engagement *définitif*, que prennent les intéressés aux bureaux de l'Inscription maritime, et que consacrent, par leur présence, les agents de cette administration.

⁂

« Mes amis, disait l'embaucheur de l'Ancien régime, la soupe, l'entrée, le rôti, la salade, voilà l'ordinaire du régiment : rien de plus, je ne vous trompe pas, le pâté et le vin d'Arbois sont l'extraordinaire. » Puis il faisait boire, payait le vin, lançait les hommes dans le *plaisir*, et, après quelques jours de débauche, le jeune libertin, qui n'avait pas de quoi s'acquitter, était obligé de se vendre, et l'ouvrier, transformé en soldat, allait faire l'exercice sous les coups de bâton (1).

Ne dirait-on pas, à voir certaines études, que la scène se renouvelle, amplifiée, pour l'engagement des pêcheurs de morue ? P. Loti décrit, quelque part, un cabaret « où bien des existences d'hommes ont été jouées, engagées entre deux ivresses sur les tables de chêne » (2). Mais lui, du moins, a l'excuse d'écrire un roman; d'autres ont des prétentions à l'histoire. A les entendre, le délégué de l'armateur — une bonne langue choisie tout exprès — entraîne les hommes dans les cafés, les harangue, leur promet à bord une table

(1) TAINE, *Ancien régime*, Livre V, Chap. IV.

(2) *Pêcheur d'Islande*, p. 214, 116e édition.

grassement servie et peu de besogne à faire..., du repos, du luxe et de la bonne chère, bref, un petit voyage d'agrément. Est-il besoin de faire remarquer que tout cela est de la légende ? Il est vraiment excessif de prendre les armateurs pour des bandits et les marins pour des gobe-mouches : il y a des limites à la crédulité humaine. La vérité est bien différente.

Dans certaines régions, à Paimpol, par exemple, plusieurs armateurs recrutent eux-mêmes leurs équipages. Le dimanche ils font annoncer, par le crieur public, qu'ils se tiendront, à telle date, dans un débit de la commune pour engager des pêcheurs. Et, le jour dit, les hommes viennent les trouver.

Le plus souvent, pour cette tâche, l'armateur se fait remplacer. Mais son mandataire n'est pas un recruteur de métier, plus ou moins dénué de scrupules; c'est le patron de pêche, c'est-à-dire un marin dont les qualités morales et professionnelles ont inspiré confiance, et que l'on charge de diriger le travail. Il choisira lui-même ses collaborateurs, et c'est fort raisonnable : il aura moins de peine plus tard à les commander. Fort honnête d'ordinaire, il prend l'intérêt de ses employeurs, mais il n'a pas l'intention de tromper, moins encore de « rouler » ses hommes. Ce serait pour lui un jeu dangereux, et il ne tarderait pas à s'en repentir. Son intérêt s'allie à sa conscience pour l'inciter à agir en toute loyauté.

Il se tient, aux environs de Saint-Malo, un véritable marché d'hommes, la foire aux marins (1), où les patrons viennent se pourvoir. Elle a lieu le premier lundi de décembre, dans le village du Vieux-Bourg, en Miniac-Morvan. Un avocat malouin, folkloriste à ses heures, M. E. Herpin, l'a décrite en termes vivants et imagés (2). Elle est vraiment bien curieuse, sous la plume évocatrice, cette foire où s'assemblent les vieux qui ont déjà fait plusieurs campagnes et les jeunes que la mer tente ou que la terre ne peut plus occuper. L'auteur nous montre les *mathurins* au teint basané, coiffés du béret et vêtus de la chemise de laine, qui

(1) Les gens disent : foire ès maraouws.

(2) Cité par LÉON DE SEILHAC, *Marins pêcheurs*, p. 77-81.

débouchent de tous côtés avec la femme ou la fiancée; les chevaux de bois qui tournent, chargés de cavaliers et de *cavalières ;* les cimereaux (1) bourrés de saucisses, qu'on avale, copieusement arrosés de bolées et de *mics;* et les engagements qui se prennent au milieu de cette cohue.

Mais pourquoi faut-il que les traditions se perdent, quand elles sont si pittoresques ? Nous sommes allé au Vieux-Bourg; que de choses y manquaient ! La femme-colosse, l'homme-canon, la femme-torpille, le « lait des pauvres », les « chevaux déferrés », et aussi les petits paysans qui, l'air un peu triste, demandent à s'engager pour le grand Banc ! Même, cette année-là, il y eut peu d'arrangements conclus à la foire : c'était, il est vrai, en 1910, et le syndicat avait commencé déjà la fameuse campagne qui devait aboutir aux événements de Cancale. D'ordinaire, la foire du Vieux-Bourg est le rendez-vous commode des patrons et des gars du pays : Cancale, Châteauneuf, Miniac, Saint-Suliac, Saint-Pierre-de-Plesguen, Plesder, Plerguer, Pleudihen, Dol, Baguer-Morvan, etc. Les contrats s'y décident, ou plutôt s'y achèvent.

Dans cette région, comme ailleurs, en effet, la plupart des engagements s'ébauchent dès la fin de la campagne. Quand un patron commande depuis plusieurs années, qu'il a bonne réputation — cela sert toujours, — qu'il n'est pas trop violent ni trop « pain sec », que le « retour » est loyalement réglé dans la maison qu'il représente, il trouve tout de suite ses auxiliaires à la rentrée en France : on est contents les uns des autres et l'on se promet de retourner ensemble. Il est des équipages qui restent ainsi bien longtemps, formant une véritable famille, où les vides inévitables sont rapidement comblés.

Deux sortes d'hommes attendront avant de s'enrôler : les très bons et les mauvais, ceux-ci des marins d'aventure. S'ils ne sont retenus immédiatement et embauchés avec trois ou quatre cents francs de plus que les autres, les meilleurs pêcheurs attendent avec patience, bien sûrs qu'on ne les oubliera pas, et se donnent au plus offrant. C'est après

(1) Pâtisserie du pays aux larges bords relevés.

ceux-là qu'il faut courir : vers le mois de janvier, les patrons partent à bicyclette à travers le pays et font la chasse aux marins. Il se produit alors entre eux une lutte à coups de surenchères, et avec les hommes un véritable marchandage. Les armateurs en sont les victimes, et c'est le gros inconvénient qu'ils trouvent au recrutement opéré par des intermédiaires.

Si le patron est un « nouveau », qu'il n'ait pas déjà quelques éléments, si, vieux déjà, il passe pour être cassant, fantasque, ou simplement chiche, il lui faut trimer pour trouver son monde. Il est souvent obligé de se contenter du rebut. Ne pouvant plus opérer dans le pays où il est connu, il s'en va au loin constituer un équipage de fortune : pour décider ces terriens qui n'ont jamais fait la pêche, il emploie les grands moyens. L'auberge et l'alcool jouent alors le premier rôle : c'est dans ce cas, mais là seulement qu'entre deux ivresses se jouent des existences d'hommes. En désespoir de cause, le recruteur viendra dans les villes et là il pourra se compléter. Il y a, vers la fin des engagements, aux alentours des cités, toute une collection d'individus qui se découvrent la vocation de pêcheur. Aperçoivent-ils un marin à figure de capitaine, ils se précipitent vers lui :

— Hé monsieur, si vous aviez besoin d'un patron de doris?

— Il ne vous faudrait pas un bon avant ?

— Un novice, monsieur ?

L'affaire est vite terminée.

La discussion, la conclusion, la signature du contrat, tout cela se fait à l'auberge; et l'on boit, bien entendu : les engagements sont toujours copieusement arrosés. L'embaucheur reçoit de l'armateur quinze ou vingt francs par homme : comme il doit, avant de réussir, entamer des pourparlers avec plusieurs, il ne fait aucun bénéfice. C'est un abus que, plus que personne, nous déplorons. Mais, hélas, y a-t-il beaucoup d'affaires aujourd'hui qui ne se traitent pas à l'auberge, à l'estaminet ou au café ? Que ceux-là qui jamais ne boivent pour faire un marché jettent la première pierre à ces ivrognes de « pelletas ». On s'imagine volontiers que les pêcheurs ne savent plus ce qu'ils font et qu'ils signent tout ce qu'on veut; qu'ils acceptent, en particulier des clauses que, sains d'esprit, ils n'auraient jamais acceptées. Rien ne

nous paraît plus inexact. Ils gardent toujours assez de lucidité pour discuter leurs intérêts; sur ce point, ils montrent plutôt une réelle âpreté. Et, entre eux et les patrons, il n'est question que d'argent. Le recruteur a bien en poche un contrat en plusieurs articles; mais, de grâce, qu'on ne croie pas à un débat en règle sur chacun d'eux ! Un seul point importe au marin : « quelle somme me donnerez-vous ? Et surtout : « Combien me proposez-vous d'avances ? »

Et nous croyons que longtemps encore il en sera ainsi : un homme seul est incapable de discuter cette série d'articles qu'est une charte-partie. Comment d'ailleurs la modifier, quand le délégué de l'armateur n'a pas seulement les pouvoirs pour le faire ? Un syndicat sérieux et solidement constitué pourrait y arriver, ou du moins y parviendraient les hommes du même bateau groupés et unis. Mais ce syndicat ou cette union sont le rêve, dont la réalisation est bien lointaine.

Après l'accord intervenu entre eux, le pêcheur et le patron signent un engagement; ou plutôt le pêcheur seul semble s'engager. Autrefois un acte était dressé devant notaire : la coutume en a subsisté jusqu'en 1885. De bons esprits regrettent cette formalité, dans laquelle ils voyaient une garantie pour les marins. Le notaire expliquerait, disent-ils, à ces hommes un peu simples les clauses et les termes obscurs. On ne les verrait plus signer à l'aveugle, ni en état d'ébriété; ils sauraient exactement à quoi ils s'engagent. Nous ne partageons point cette conviction. Si le même équipage comparaissait, à la fois, devant l'officier ministériel, en face de l'armateur, peut-être de la discussion jaillirait-il un peu de lumière et de clarté; mais comment réunir des hommes qui parfois habitent des contrées fort éloignées, et qui souvent ne se présentent pas ensemble à l'Inscription maritime ? Chaque pêcheur serait donc seul, ou à peu près, en présence d'un notaire choisi par l'armateur; on lui proposerait un texte qu'il devrait accepter ou refuser, mais qu'il ne pourrait modifier. On n'agiterait toujours que la question argent : où seraient les avantages ? Il y en aurait pour le notaire; mais vraiment cela ne suffit pas pour qu'on en revienne à cette formalité désuète.

III. — *ENGAGEMENTS DEFINITIFS*

Engagements écrits. — L'Inscription maritime. — Les Revues : Surprises. — Rôle d'équipage. — Doléances contre l'Inscription ; ce qu'il faut en penser.

Après accord avec le patron, représentant de l'armateur, sur les conditions pécuniaires, le pêcheur signe, sur papier timbré, ou sur papier libre, un engagement sommaire, évidemment variable dans les termes. Nous en reproduisons un à titre de document :

« X... s'engage à faire la campagne de pêche à Terre-Neuve pour l'année 1909 sur le navire..., comme patron de doris et aux conditions suivantes : 1 part dans le cinquième, 25 francs par mille morues prises dans son doris, 500 francs d'avances et 25 francs de denier à Dieu ».

Depuis les arrangements conclus en 1920 entre les représentants des armateurs et ceux des pêcheurs, toutes les chartes-parties portent que les signatures sont échangées sur un texte de ces chartes-parties, et que chaque pêcheur doit en garder, par devers lui, un exemplaire. Tel est du moins le principe.

Le pêcheur prend donc son « double », sous quelque forme que ce soit, et remet, en même temps, au patron son « permis vert » (1) : c'est la preuve qu'il n'est pas retenu par l'Etat et qu'il n'a par ailleurs aucun engagement. Puis on lui verse une sorte d'arrhes, le denier à Dieu.

Le contrat crée, de part et d'autre, des obligations : pour le pêcheur une obligation de faire. D'après l'article 1142 du Code Civil, lorsque l'obligation a pour objet un travail ou un ouvrage, c'est-à-dire un acte ou une série d'actes, et que le débiteur refuse de les accomplir, l'exécution forcée est

(1) L'inscrit, pouvant être, à tout moment, mobilisé pour le service de l'Etat, ne peut s'absenter de son quartier sans une autorisation spéciale. L'autorisation, c'est le « permis vert », délivré par l'Administration à la demande de l'intéressé. Chaque exemplaire porte la mention des permis antérieurement délivrés. L'usage du permis, pour la grande pêche, n'existe que depuis 1731.

impossible. Obtenue ainsi, elle serait presque toujours défectueuse; surtout elle exigerait l'emploi de moyens contraires à la liberté individuelle. Dans ce cas, chacun est donc libre, en fait, de refuser l'exécution de son contrat, sauf les conséquences pécuniaires que ce refus peut entraîner pour lui. Tel est le droit commun, qui s'applique aux engagements pour la pêche, tant qu'ils ne sont signés que de l'armateur et de ses hommes. Un marin, fût-il lié par un acte notarié, peut manquer à sa parole, mais il court le risque de se voir condamner à des dommages-intérêts. On n'a pas cru pouvoir ici s'en tenir au droit commun : la constitution d'un équipage serait trop difficile et le départ des bateaux toujours problématique, si un ou deux membres pouvaient faire défaut au dernier moment. Avec l'usage des avances, ce serait bientôt pour l'armement une véritable ruine : et comment songer à demander des dommages-intérêts à des gens qui, d'ordinaire, n'ont aucune ressource ?

D'autre part, aux pêcheurs un peu simples, et incapables de voir la portée des clauses insérées dans les chartes-parties, on a voulu donner un tuteur officieux.

Renforcer le contrat d'engagement, éclairer les marins sur leurs droits et leurs obligations : tel est le rôle de l'Inscription maritime.

***

L'*Inscription maritime* est une immense administration, avec sa hiérarchie spéciale, et qui étend ses ramifications sur tous les points de la côte française. Le littoral est divisé en six arrondissements maritimes: Cherbourg, Brest, Lorient, Rochefort, Toulon et Bizerte, administrés chacun par un vice-amiral qui porte le titre de Préfet maritime. L'arrondissement comprend des sous-arrondissements dirigés par un administrateur en chef ou un administrateur général, qui prend le nom de Directeur de l'Inscription maritime. Il y a huit sous-arrondissements : Dunkerque, Le Havre, Saint-Servan, Quimper, Nantes, Bordeaux, Marseille, Alger. Les subdivisions du sous-arrondissement sont des quartiers qui ont à leur tête un administrateur. Dunkerque, Gravelines et Boulogne sont des quartiers du sous-arrondissement de

Dunkerque ; Fécamp est rattaché au Havre. Dunkerque, Le Havre, Cherbourg constituent le premier arrondissement maritime, dont le chef-lieu est Cherbourg. Brest, le deuxième arrondissement, a, comme sous-arrondissements : Quimper, qui comprend tous les quartiers de petite pêche, et Saint-Servan qui englobe tous ceux de grande pêche, Granville, Cancale, Saint-Malo, Dinan, Saint-Brieuc, Binic, Paimpol, Lannion et Tréguier (1). On compte aujourd'hui 67 quartiers.

Les administrateurs de l'Inscription maritime ont sous leurs ordres des agents d'exécution : syndics des gens de mer, gardes maritimes et gendarmes de la marine. Dans chaque syndicat — le nombre en était de 255 en 1904 — il y a un titulaire, et des gardes maritimes qui surveillent, à terre, une partie de la côte appelée station. Les gendarmes sont au chef-lieu du quartier, aux ordres de l'administrateur.

L'Inscription maritime remonte à Colbert; c'était alors le système des classes; le nom actuel lui a été donné par la loi du 3 brumaire an IV. L'objet principal de cette institution est de fournir des sujets à la marine de l'Etat. Tout individu qui exerce la navigation à titre professionnel est inscrit sur des registres matricules : il est inscrit provisoire d'abord, puis, à 18 ans, inscrit définitif, s'il a accompli soit dix-huit mois de navigation ordinaire, soit douze mois de long cours ou de grande pêche. A 50 ans, plus tôt, s'il est réformé, il devient inscrit hors de service (2). L'administration est chargée de tenir tous ces registres et d'appeler les marins au service ordinaire ou extraordinaire de l'Etat, et, par là même, de les suivre dans leurs changements et pérégrinations.

Les membres de l'Inscription remplissent, en certains cas, la fonction d'officier ministériel, et un rôle disciplinaire important (3). Ils servent d'intermédiaires entre les armateurs

(1) Répartition récente faite par le décret du 31 mars 1919 : *Journal Officiel* du 4 avril, p. 3.501.

(2) En fait, à partir de 40 ans, les marins ne sont plus appelés ; seuls les officiers mariniers le sont jusqu'à 45 ans.

(3) Décret-loi disciplinaire et pénal de la marine marchande du 24 mars 1852.

et les marins, d'arbitres dans les conflits. Leur intervention est obligatoire, pour que les engagements deviennent parfaits: ils assurent ainsi la formation des équipages et protègent ces grands enfants que sont toujours les pêcheurs.

⁂

Lorsque le patron de pêche a recruté tous ses collaborateurs, il remet les permis et les feuilles d'engagement aux mains de l'armateur, qui rédige, sur ces données, un projet de rôle d'équipage. Le projet est déposé, avec la charte-partie, aux bureaux de la marine, et les hommes sont convoqués pour passer la « revue » d'armement. Il y a plusieurs revues le même jour, et elles se succèdent trois ou quatre semaines durant. Les ports prennent, à cette époque, un aspect fort pittoresque : quelques centaines de marins y défilent, accompagnés de leurs mères, leurs femmes ou leurs fiancées. Nécessaire est la présence de ces anges gardiens : pour faire les achats, compléter le trousseau, surtout pour protéger les avances reçues. Que de pêcheurs seraient, sans cela, bien allégés, sinon ruinés, avant de rentrer à la maison.

L'armateur, ou, en son absence, le patron de pêche, présente ses hommes. L'administrateur lit ou fait lire, à haute voix, la charte-partie, dont il explique les clauses obscures ou difficultueuses. Si les marins tombent d'accord avec l'armement, les avances sont versées et le RÔLE D'ÉQUIPAGE dressé par les soins de l'administrateur : c'est *l'acte authentique et solennel de la constitution de l'équipage*. Il contient les conditions acceptées par les parties et fera foi désormais du contrat passé entre elles. Des deux exemplaires dressés, l'un reste dans les bureaux, l'autre est remis à l'armateur.

L'engagement est maintenant renforcé : de provisoire il devient définitif, et le pêcheur ne peut plus se soustraire à l'obligation d'embarquer. Le lien est absolument personnel, et c'est en effet sur la personne que se ferait l'exécution, si besoin était. L'homme qui s'échappe, ou seulement néglige de se rendre, au jour fixé, sur le bateau, est recherché, amené de force à bord et puni disciplinairement : il est

déserteur, et la gendarmerie maritime a surtout pour fonction de saisir les déserteurs. Il y a quelque vingt ans, les « pandores » de l'administrateur cueillaient, au milieu du dîner, le jour de son mariage, un marin des environs de Dinan, qui dut partir de suite, laissant sa jeune femme éplorée et les convives légèrement narquois. A chaque campagne il y a de ces malheureux qui trouvent pénible de gagner un argent déjà dépensé, tentent de sa cacher ou de d'expatrier, et finalement sont condamnés à des peines relativement graves : emprisonnement de quinze jours à six mois et perte de la solde de retour. La solde est partagée, pour les célibataires, entre l'armement et la Caisse des Invalides; pour les hommes mariés, entre la femme, l'armement et la Caisse des Invalides (1). Les exemples faits ne découragent pas les tentatives, et d'autres pêcheurs, l'année suivante, recommencent sans plus de succès.

En principe la revue devrait avoir lieu le jour de l'expédition du navire, en même temps que l'ouverture du rôle d'équipage. Mais il est impossible de procéder pour la grande pêche comme pour le cabotage et le long cours : les navires partent tous à la même époque, et, s'ils devaient se conformer aux règlements, les administrateurs n'auraient pas le temps matériel de prendre connaissance des chartes-parties, et de les expliquer aux intéressés. Et ceux-ci ne pourraient pas, avec les avances, faire leurs emplettes. Les revues se font un mois environ avant le départ des bateaux; les rôles d'équipage ne sont pas prêts immédiatement : ce serait, pour les bureaux, un travail trop considérable. Néanmoins l'engagement est considéré comme parfait, quand la revue est passée; et, d'après une circulaire du 26 février 1885 étaient traités comme déserteurs les marins des goélettes coloniales qui manquaient volontairement le navire transporteur, bien que le rôle de leur bâtiment ne fût ouvert qu'à l'arrivée à Saint-Pierre.

---

(1) Ordonnance du 31 octobre 1784, confirmée par la loi du 27 déc. 1896. — Décret-loi du 24 mars 1852, modifié par la loi du 15 avril 1898 (art. 2 du décret). Si le marin ne peut rejoindre son navire, la perte de la solde de retour est purement théorique, puisque pour lui il n'y aura pas de *retour*.

⁂

C'est à la revue que, pour la première fois, les marins entendent les conditions générales de l'engagement : ils ne s'intéressent pas plus pour cela à la lecture qui en est faite. La plupart écoutent, de la façon la plus distraite : pour eux, l'importante, l'unique affaire, c'est le versement des avances. Qu'on les leur donne immédiatement, et ils accepteront volontiers toutes les autres clauses; le reste n'est pour eux qu'une ennuyeuse et trop lente formalité.

Il est des armateurs assez peu scrupuleux pour insérer dans les projets de rôle des articles qui modifient, dans une large mesure, la portée des arrangements. L'administrateur fait remarquer les inconvénients et les pertes qui peuvent en résulter : les hommes alors tendent l'oreille. Aux bureaux de la Marine, à Saint-Malo, le 3 mars 190.., eut lieu la présentation des goélettes de la maison X. On attira l'attention des pêcheurs sur certaines conditions très onéreuses pour eux : 11 fr. 75 % d'intérêt et d'assurance, et 2 k. 200 par morue comme poids moyen. Ils déclarèrent qu'ils avaient été trompés; le capitaine reconnut qu'il avait engagé ses marins sans leur faire connaître les clauses, sans les connaître lui-même; les autres patrons de la maison firent le même aveu. Et cependant ils avaient tous fait signer un engagement avec « réductions suivant la charte-partie » (1). Que faire ? Le premier mouvement des pêcheurs fut de refuser. Mais où s'embarquer ? Les équipages étaient au complet. Les malheureux durent passer sous les fourches caudines, et accepter le contrat léonin de l'armateur, bien convaincus qu'ils n'auraient pas le dernier mot. Que peuvent des individus isolés dans un pareil cas ? Les armateurs le savaient bien, et si la plupart, résistant à une forte tentation, n'ont pas abusé de leur situation privilégiée, d'autres l'ont fait, attirant sur eux et leurs collègues innocents de tardives mais terribles vengeances !

(1) I. Tual, *Les engagements pour la pêche de Terre-Neuve*, p. 34

En 1910, 1911 surtout, les choses changèrent de face. Un syndicat venait de se former ; les fondateurs se substituèrent aux marins. Ils élaborèrent des chartes-parties, où la fantaisie tenait une large place, qui ne furent pas acceptées et ne pouvaient l'être. Du moins un certain effet moral fut produit : les armateurs éliminèrent des engagements les clauses obscures ou dangereuses. Arrivés devant l'Inscription maritime, les équipages entiers de certains bateaux refusèrent d'accepter les conditions proposées. Cela aussi était un abus; les armateurs étaient entre les mains des marins, du syndicat au moins, dont les dirigeants en éprouvaient une véritable jouissance : il était trop tard pour recruter d'autres pêcheurs. Les hommes étaient convenus avec le patron de la quotité des salaires; ils avaient signé l'engagement provisoire. Devant l'administrateur ils renièrent leur signature, et réclamèrent une augmentation. C'était une tactique sans doute, la tactique du couteau sur la gorge : blâmable chez les uns, elle ne cesse pas de l'être chez les autres. A moins qu'on ne veuille y voir des représailles légitimes, ou une des formes de la justice immanente.

Toutes les discussions devraient être épuisées à la signature du contrat provisoire. On connaît les difficultés : l'homme est seul et n'a qu'un objectif, connaître le chiffre de ses avances; il est impossible de réunir l'équipage disséminé et de le mettre tout entier en présence de l'armateur. Il nous semble qu'un syndicat professionnel, éclairé et conseillé, serait la meilleure des solutions, la seule vraiment pratique. Il pourrait prendre connaissance d'une charte-partie, la discuter et en faire réformer, au besoin, quelques articles.

⁂

Mais où donc est ici l'action bienfaisante de l'Inscription maritime ? Il se dessine, depuis quelques années, une campagne assez vive contre l'institution de Colbert.

« L'influence de l'Inscription, disent les marins, est à peu près nulle dans l'élaboration des contrats : les administrateurs sont, dans l'ensemble, sympathiques aux inscrits. Mais quand ils ont montré aux hommes les pièges qu'on leur tend, leur rôle est terminé et ils doivent quand même enre-

gistrer des clauses jugées par eux injustes ou dangereuses. Et, si le marin veut se soustraire à un contrat qu'il a reconnu désastreux, les gendarmes iront quérir le récalcitrant. Pourquoi n'assimilerait-on pas l'engagement maritime à un contrat de travail ordinaire ? Il faut supprimer les sanctions pénales attachées à son inexécution. Le décret-loi de 1852 réprime les ruptures d'engagement sans distinguer les causes qui les motivent, et les lois de 1898 et de 1902 n'ont pas fait d'exception en faveur des grévistes. Il semble donc bien que la rupture pour raison de grève continue à être une désertion et soit punissable des peines prévues par la législation. En fait, ni en 1902, ni en 1907, ni en 1909, lors des grèves des inscrits de Marseille, ces pénalités n'ont été appliquées. Le décret-loi sur ce point est donc tombé en désuétude : il convient de le mettre en harmonie avec nos mœurs. Le régime de 1852 paraît d'autant plus rigoureux que, dans l'industrie, l'ouvrier s'émancipe graduellement. Le matelot qui, somme toute, loue ses services comme un autre travailleur, reste étroitement rivé à la chaîne d'un code qui supprime toute liberté individuelle, et soumis à la tutelle d'une institution qui ne lui rend, dans la pratique, aucun service. »

Les armateurs, de leur côté, constatent cette émancipation. « Pourquoi, demandent-ils, faire sortir du droit commun le contrat d'engagement maritime ? Les marins sont majeurs; ils sont bien capables de se défendre tout seuls : la preuve en est dans les multiples grèves qu'ils suscitent. L'administration, créée pour prévenir et résoudre les conflits, ne réussit qu'à les compliquer. En pratique, les inscrits ont un monopole : s'ils refusent de s'embarquer, il n'est pas possible de les remplacer. Le décret de 1852 punit certains délits de peines sévères; ces sanctions compensaient autrefois pour nous les inconvénients du monopole. Aujourd'hui elles ne sont pas appliquées. Il en résulte une double infériorité pour l'armement. » « Les grèves des dernières années, écrivait en 1912, dans les *Débats*, M. Georges Blanchon, montrent combien l'Inscription maritime entrave le mouvement économique et social de notre pays. Elle est un monopole payé d'une tutelle ; et le paternalisme des vieux temps ne se

trouve plus compatible avec la libération moderne. Quand la force des choses ajoute au monopole ancien la liberté d'association et de coalition, leur union en fait une force disproportionnée, oppressive » (1). Et un armateur breton, en une forme plus brutale, déclarait en 1911 à un journaliste: « Il n'y a qu'une voix en France, du Nord au Sud, pour cette réforme radicale : la suppression de l'Inscription maritime. Les Chambres de commerce de nos grands ports, à maintes reprises, se sont faites les interprètes de ce vœu. M. Jules Charles-Roux a prononcé de nombreux discours en ce sens. A la vérité l'Inscription n'a plus de raison d'exister. Elle a été créée dans un triple but : 1°) pour assurer le recrutement de la marine de guerre; 2°) pour fournir à la marine de commerce les éléments qui sont indispensables à son fonctionnement; 3°) pour maintenir sur nos bâtiments une discipline quasi-militaire que les dangers du métier de la mer rendent obligatoire ».

« Or, au point de vue militaire, nous n'avons plus besoin aujourd'hui que de mécaniciens, canonniers, électriciens, et ce recrutement se fait ailleurs que dans le département de la Marine. L'Allemagne, l'Angleterre, les Etats-Unis n'ont pas d'Inscription et ne s'en portent pas plus mal. »

« Pour le recrutement de la marine de commerce, nous serions mieux partagés, si nous pouvions en plus utiliser les contingents italiens, levandins et africains qui sont à notre disposition. »

« Quant à la discipline, il suffirait d'établir un contrat solide entre armateurs et salariés, comme cela existe pour les dockers. Ces derniers se tiennent tranquilles, et jusqu'à présent ont observé les contrats. Pourquoi n'en serait-il pas de même des équipages ? » (2).

Les armateurs morutiers précisent leurs plaintes : « Avant le départ des marins, la signature du contrat devant l'Administration est une pure formalité. Cela va tout seul ! Mais qu'au retour il y ait contestation et que l'équipage se prétende lésé ! La Marine fera tout pour arriver à une conciliation. S'il y a, de la part des pêcheurs, un refus formel, il

(1) Cité par le *Nouvelliste de Bretagne*, 18 juin 1912.
(2) *Ouest-Eclair*, 18 avril 1911.

faut aller, pour le règlement, devant le Tribunal de Commerce : l'administration n'empêchera pas un procès. Que vaut donc ici encore son action ? »

Un représentant de l'Inscription, à qui nous avons soumis ces arguments, si divers, nous a fait cette réponse :

« Ces attaques convergentes et ces doléances contradictoires ne vous prouvent-elles pas déjà que l'administration de la Marine, chargée du rôle de tuteur vis-à-vis des marins, s'en acquitte vraiment assez bien ? On lui fait des reproches injustes : quand, par exemple, on proclame son inutilité. En trente-cinq années, elle a fourni 155.773 inscrits maritimes contre 112.392 qui provenaient d'ailleurs : soit 58 % des effectifs. Et les armateurs ne devraient pas l'oublier, puisque un de leurs arguments en faveur des primes, c'est la nécessité de la navigation commerciale pour remplir les cadres de la marine militaire. D'autre part, il n'y a point obligation pour l'armement de ne prendre ses hommes que parmi les inscrits. L'inscription est obligatoire, mais elle peut être, et elle est dans bien des cas, postérieure au choix fait par l'armateur. Si, dans la pratique, l'armateur compose en général ses équipages de français qui ont déjà navigué, c'est-à-dire d'inscrits maritimes, c'est pour la seule raison que les inscrits sont des professionnels, et que les professionnels sont préférables à des hommes absolument étrangers au métier. Peut-on en vérité se plaindre de l'obligation imposée aux armateurs de réserver les trois quarts des places aux Français ? »

« Si l'Inscription n'use pas plus souvent de ses droits disciplinaires, à qui la faute ? Aux armateurs et aux capitaines, qui ne déposent pas de plaintes. Il est bien rare qu'on n'ait pas sanctionné une infraction constatée. On s'étonne qu'elle n'empêche pas les conflits et ne supprime pas les différends : elle sortirait formellement de sa sphère, si elle empiétait sur la fonction des juges. Il en est ainsi dans tous les domaines : quand les parties se refusent à la conciliation, la parole est aux tribunaux. Le reproche n'est pas sérieux. »

« Qu'on supprime l'Inscription : l'armateur restera face à face avec le marin. On devine l'infériorité de celui-ci. Il la compensera en entrant dans un syndicat. Ce serait peut-être

l'idéal, si les syndicats existaient et s'ils étaient professionnels, plus préoccupés du bien-être de leurs membres que de la révolution à venir. Des syndicats fortement organisés de part et d'autre défendraient mieux sans doute les intérêts des armateurs et des marins qu'une administration gênée dans ses mouvements, et tenue de garder, en fin de compte, une neutralité dont il faudrait, en bonne justice, qu'elle se départît en certaines occasions. Réduite au rôle d'enregistreur, elle remplit insuffisamment sa fonction d'intermédiaire et d'arbitre. Longtemps encore pourtant elle sera le tampon nécessaire entre l'armement et les équipages. Elle est intervenue efficacement dans plusieurs grèves; elle peut intervenir encore. A moins de grands progrès dans la mentalité des contractants, ne bouleversons pas des habitudes déjà vieilles. Les autres nations n'ont pas d'Inscription maritime : est-ce une raison pour que nous la détruisions chez nous ? Sachons donc rester nous-mêmes et ne pas nous engouer des prétendus progrès qui existent chez nos voisins ! »

La guerre, qui a bouleversé bien des choses, a aussi éclairci bien des idées. Au début, les inscrits avaient été versés dans les régiments, et l'on déclarait : « A quoi bon des marins, puisqu'on ne peut les utiliser, et à quoi bon l'Inscription chargée de les recruter ? » Puis vint la guerre sous-marine, et le nombre des marins bientôt fut insuffisant. On a pensé alors : « L'Inscription a ses avantages; il faut la conserver. » Il semble qu'on en soit resté à cette impression. Le gouvernement vient de provoquer une vaste enquête auprès des groupements intéressés. Les Chambres de Commerce, en majorité, demandent le maintien de l'Institution de Colbert et le Comité Central des Armateurs de France s'est prononcé dans le même sens. S'il nous était permis, après les autorités et les compétences, d'exprimer un avis, il serait nettement favorable à l'Inscription maritime. Et à toutes les raisons que nous avons exposées, nous en ajouterions une autre à laquelle on n'a point encore répondu : l'Inscription est chargée de recueillir les versements des marins et de leur constituer des pensions. Elle disparue, faudrait-il créer, dans ce but, un nouvel organe ou laisser aux intéressés le soin d'assurer leur avenir ? On devine quels seraient les résultats !

CHAPITRE II

L'Armement des Navires

Construction des bateaux. — Réparations aux navires
L'approvisionnement

Quand l'armateur a recruté des équipages, sa tâche est loin d'être terminée.

Peut-être a-t-il un navire en construction ? Il a dû s'entendre avec les différents entrepreneurs, arrêter les plans, contrôler l'exécution, surveiller l'aménagement.

Mais les bateaux ont déjà fait la pêche ? De leur lutte contre les flots ils sont revenus tout meurtris. La coque a été endommagée, les vergues, les mâts ont souffert, la voilure a été mise à mal. De la peinture qu'on avait appliquée l'hiver précédent, il ne reste plus trace. L'ancre, les chaînes, les cordages ont été perdus ou brisés. Sur les vapeurs, les chaudières, les machines sont avariées. L'armateur ira trouver les calfats, les charpentiers, les voiliers, les peintres, et les cordiers et les mécaniciens, dont l'intervention est devenue nécessaire. Et, tant que durera le travail, il sera sur ses bateaux, ou viendra régulièrement les visiter, pour que rien ne soit oublié, pour que les réparations soient faites avec tout le soin désirable : l'œil du maître veillera à tout !

Quand il aura mis en œuvre les corps de métier pour

Réparer des flots l'irréparable outrage

il devra faire les préparatifs de la prochaine campagne, voir si les lignes ou les chaluts sont en bon état, se munir d'hameçons, acheter de la boëtte ou de l'appât pour s'en procurer, remplir l'entrepont de sel, les soutes de charbon.

Il y aura à bord vingt-cinq, trente hommes ou plus, qui y séjourneront six mois : ils mangeront et boiront. Le navire doit être approvisionné de pain, de biscuit, de viande, de conserves, de pommes de terre, de café, de thé, et le reste. La cave doit être garnie d'eau, de cidre, de vin, d'alcool (hélas !). Et naturellement c'est à l'armateur de passer les marchés et de les faire exécuter à temps.

Souvent l'armateur fait sa besogne lui-même. Et, si l'on n'est pas de parti pris, on se rend *compte* aisément de l'occupation et des préoccupations, qui de ce fait lui incombent, les lettres qu'il doit écrire, les démarches qu'il doit faire, le contrôle qu'il doit exercer. Parfois il se fait remplacer par un capitaine d'armement qui, sous sa direction, fait les préparatifs de départ, prépare les comptes pour la revue, et les apure à l'arrivée. Cet employé est rétribué par l'armateur lui-même et sur ses bénéfices. C'est un fait qu'il ne faut pas oublier en bonne justice, quand il s'agira de faire la répartition des revenus de la campagne.

CHAPITRE III

Visites et Commissions de la loi de 1907

Avant 1907 : multiples commissions. — Loi du 17 avril 1907. — Visites périodiques. — Visites extraordinaires. — Visites de partance ; inspecteurs de la navigation. — Contre-visites. — Commission supérieure. — Appréciation de la loi de 1907.

La loi du 17 avril 1907, appliquée le 27 mars 1909, a organisé une série d'inspections, qui, d'ordinaire, ont lieu au moment du départ. Antérieurement, il existait de multiples commissions chargées de ce service. Elles avaient été instituées : par l'arrêté du 2 mai 1904, pour la surveillance du matériel de sauvetage à bord des navires à passagers ; par le décret du 11 septembre 1896, pour la fixation du nombre maximum de passagers ; par l'ordonnance du 4 août 1819, pour la visite des coffres à médicaments (1). Dans le cas le plus général, fonctionnait une commission dite d'Amirauté, créée par la loi des 9-13 août 1791, et composée d'anciens capitaines et d'experts techniques. Elle examinait

(1) *Instruction ministérielle du 17 mai 1909 pour l'application de la loi du 17 avril 1907, p. 4 et 5.*

la coque, le gréement, le matériel de rechange, les feux et signaux, les approvisionnements, les instruments et documents nautiques. Tout ce qui concernait les appareils à vapeur avait été mis par le décret du 1er février 1913 dans les attributions d'une commission spéciale, rattachée au ministère des Travaux publics. La limite de compétence entre ces deux organismes n'était pas très nettement déterminée : l'un et l'autre prétendaient parfois être juges de la navigabilité des vapeurs.

Les bâtiments de long cours devaient subir avant chaque voyage une double visite d'Amirauté : la première, faite sur le navire à vide, servait à imposer les réparations nécessaires ; la seconde constatait les réparations, avant que le bateau eût pris charge. Une loi du 29 janvier 1881 décida que ces formalités n'auraient plus lieu à chaque départ et seraient valables pour six mois ; une nouvelle loi du 30 janvier 1893 éleva ce terme à un an. L'absence de visite constituait, à l'égard du capitaine, une présomption de fraude, conformément à l'article 228 du Code de commerce, l'exposait à des sanctions pécuniaires, et créait, suivant la jurisprudence, une présomption d'innavigabilité au profit des assureurs. Enfin, les marins pouvaient, en cas d'insécurité du navire, demander en justice la résiliation de leur engagement. Dans la pratique, il n'en était rien : la longue durée de la procédure rendait l'action impossible.

En réglementant les visites, le législateur avait omis d'en indiquer les conditions; et les exigences variaient d'un port à l'autre. Les visiteurs, nommés après un examen qui n'était qu'une formalité, étaient loin de donner les garanties voulues de compétence, et leur négligence n'entraînait pour eux aucune responsabilité. Mais, avant tout, ils étaient suspects dans leur indépendance, étant désignés par les Chambres de Commerce, dont les armateurs font souvent partie, dont ils sont du moins électeurs, ainsi que les capitaines. Les contrôlés choisissaient ainsi leur contrôleur.

La loi du 17 avril 1907 a fait table rase de toute la législation antérieure. Elle a concentré, au ministère de la Marine, tout ce qui concerne la sécurité de la navigation maritime, et substitué au système, précédemment suivi, de

la spécialisation, celui de l'unité de visite et de l'unité de commission. Les commissaires sont pris parmi les compétences techniques et ils sont responsables de leur négligence ou de leurs fautes.

En vertu des dispositions édictées par les articles 1 et 4 de la loi, tous les navires de plus de 25 tonneaux, *avant d'être mis en service*, doivent être visités par une commission de onze membres, chargée d'apprécier les conditions de construction du navire, de fonctionnement de ses appareils, d'habitabilité de ses locaux, etc (1). La commission, qui accorde ou refuse le *permis de navigation*, aux navires neufs ou nouvellement francisés, comprend : sous la présidence de l'administrateur du quartier, un inspecteur de la navigation; un capitaine au long cours ayant commandé quatre ans au moins; un autre navigateur, capitaine au long cours ou maître au cabotage; un ingénieur civil ou de la marine; un représentant des compagnies françaises d'assurances maritimes; un expert, de nationalité française, appartenant à une société française de classification; un officier mécanicien de la marine marchande ou de la marine de guerre; le directeur de la santé du port ou un autre médecin. Un représentant des armateurs, et un représentant des marins, choisi, selon l'objet de la visite, parmi le personnel du pont, des machines ou du service général, prennent part aux travaux de la commission avec voix délibérative (2).

Les taxes applicables aux visites de mise en service sont de dix centimes par tonneau de jauge brute pour les navires armés à la pêche. Le surplus des frais occasionnés par les travaux de la commission est couvert par le Trésor public. Il paraît vraiment inutile, et il est onéreux pour l'Etat, de déplacer tant de monde pour inspecter les petits bâtiments, certains navires de pêche, par exemple, qui peuvent à peine contenir les commissaires au complet. Quatre ou cinq personnes suffiraient à la tâche, quand il s'agit de voiliers à faibles dimensions et simplement construits.

(1) *Instruction ministérielle de 1909, p 5.*

(2) *Art. 4 de la loi du 17 avril 1907*

Une fois mis en service, les navires sont soumis à des visites *périodiques*, qui ont pour but le renouvellement du permis de navigation, et portent sur toutes les conditions de sécurité et d'hygiène (1).

Chaque année, on procède à une vérification de la coque à flot, des appareils moteur et évaporatoire, du matériel d'armement, etc., etc. Les navires armés à la grande pêche subissent une visite à sec de la carène : tous les dix-huit mois, si la coque est en fer, tous les trois ans au moins, si elle est en bois. Les hélices et leurs arbres doivent être visités à sec, tous les deux ans (2).

Sur les navires non cotés (3), les visites à sec de sixième année pour les coques en bois, et celles de quatrième année pour les coques en fer, doivent comprendre des ouvertures dans la carène en bois, pour vérifier la conservation de la membrure, ou des sondages dans les tôles de bordé pour en constater l'épaisseur (4). Les visites à sec peuvent coïncider avec les visites annuelles ordinaires, si les délais le permettent.

Le navire est parfois soumis à des visites *extraordinaires*, motivées par une avarie grave ou de grosses modifications dans la coque ou les appareils.

Dans ces deux cas, la commission se compose : de l'administrateur du quartier, président, de l'inspecteur de la navigation, et d'au moins deux experts techniques, pris sur les listes de roulement et appartenant aux spécialités que réclame l'objet de la visite : capitaines au long cours, officiers de marine, mécaniciens, ingénieurs.

La taxe perçue à l'occasion des visites périodiques ou extraordinaires est toujours la taxe proportionnelle.

La loi, en son article 7, a institué les visites *de partance*, et créé, à cette occasion, un corps spécial de fonctionnaires : les *inspecteurs de la navigation maritime*, choisis parmi les

---

(1) *Loi du 17 avril 1907, art. 5 ; instruction ministérielle de 1909, art. 47 à 58.*

(2) *Loi, art. 5.*

(3) Non inscrits sur les registres d'une des sociétés de classification : Bureau Véritas ou Lloyd's register.

(4) *Instruction de 1909, art 51 et 52.*

officiers de marine en retraite, et les capitaines au long cours ou au cabotage qui ont commandé au moins quatre ans à la mer (1).

Ces fonctionnaires visitent tout navire français ou étranger en partance d'un port de France ou des colonies pour une campagne de grande pêche. Les armateurs ou leurs représentants doivent donner avis du départ vingt-quatre heures à l'avance, ou dès l'arrivée, si la relâche doit durer moins d'une journée. Un registre est déposé, au bureau du quartier, pour l'inscription de ces avis, dont il est donné récépissé. Le bâtiment qui a régulièrement averti de son départ peut quitter le port à l'heure fixée, si l'inspecteur ne s'est pas présenté à bord (2).

L'inspecteur doit faire face à des obligations multiples. Il s'assure que le navire est dans de bonnes conditions de conservation et de navigabilité, que tous les appareils mécaniques sont en bon état; que les instruments nautiques fonctionnent normalement; que les cartes marines et tous documents nécessaires peuvent être utilisés. Il examine les vivres, les boissons, l'eau potable et constate que la nourriture de l'équipage n'a pas été donnée à forfait au capitaine ou à une autre personne. Il vérifie le nombre des passagers; inspecte le matériel de sauvetage, veille à ce que toutes les embarcations soient pourvues des objets d'armement exigés par la loi. Les mesures relatives à l'entretien des bouteilles et poulaines sont l'objet de son attention (3).

L'inspecteur visite encore, avec le concours d'un médecin et sans attendre la déclaration de partance, les coffres à médicaments (4). Le cas échéant, il ferait procéder aux analyses utiles pour déterminer la nature des fraudes ou falsifications pouvant entraîner l'application des sanctions prévues par les lois du 1er août 1905 et 25 juin 1908 sur les fraudes (5).

---

(1) *Loi, art. 9, 1-2.*

(2) *Circulaire du 8 sept. 1910.*

(3) *Loi, art. 7. — Instruct. de 1909, art. 59.*

(4) *Circul. du 27 avril 1911, Bulletin Officiel de la Marine, p. 824.*

(5) *Instruct. de 1909, art. 59.*

L'âge des mousses, le nombre des officiers sont aussi du ressort de l'inspecteur. Il sera, ici, beaucoup aidé par l'Inscription maritime, qui pourra facilement contrôler sur ces points l'application de la loi dans l'établissement des rôles d'équipage.

La sanction des visites de partance peut consister dans le refus de l'autorisation pour le départ. Le refus ne peut être motivé que par des constatations graves, touchant l'hygiène et la sécurité; il ne suffirait pas de l'appuyer sur l'inobservation d'une des nombreuses prescriptions légales ou réglementaires, telles que le non affichage du tableau d'équivalence des rations, ou l'absence de la quantité d'un médicament (1).

La visite de l'inspecteur peut être provoquée par une plainte de l'équipage, portant sur la navigabilité, l'hygiène ou l'approvisionnement. Pour être accueillie, la plainte doit réunir trois conditions : 1°) être présentée par écrit, avoir un objet précis, être formellement motivée; 2°) être signée par trois hommes au moins de l'équipage; 3°) être déposée assez tôt pour ne pas retarder le départ du navire. C'est une garantie accordée aux marins, par imitation du droit anglais et du droit allemand (2).

On a voulu voir dans cette mesure l'excitation des hommes à la délation; il semble que le législateur ait entouré ce droit accordé aux marins de précautions suffisantes pour éviter les abus : les plaignants de mauvaise foi supportent la taxe de visite réglementaire, et sont passibles de peines correctionnelles.

Si l'autorisation de départ est refusée, le propriétaire ou le capitaine de navire peut faire appel de la décision devant une commission de contre-visites, composée de trois experts désignés sur la liste générale, par roulement, à moins d'impossibilité, et qui sera convoquée dans les vingt-quatre heures. L'appelant paye la taxe de contre-visite, s'il succombe sur l'un au moins des chefs de réclamation; si la

(1) *Circulaire du 8 sept. 1910.*

(2) *Instruct. de 1909, art. 60.*

commission déclare que l'appel est justifié, la taxe n'est pas due. Quelques auteurs estiment qu'on aurait dû accorder le droit d'appel aux marins auteurs de la plainte.

Les bâtiments qui possèdent la première cote à l'un des registres de classification agréés — Bureau Véritas et Lloyd's register — bénéficient, lors des visites, d'un régime de faveur. Les commissions et les inspecteurs chargés de procéder aux visites initiales, aux visites périodiques et aux visites de partance, ne doivent pas examiner les parties du navire qui tombent sous le contrôle des agents du registre, c'est-à-dire la coque, les machines et chaudières et leurs accessoires, la mâture. La même dispense est accordée, lors des visites extraordinaires, si l'armateur prouve que les réparations ou transformations de son bateau ont été faites sous le contrôle du registre, et dirigées de façon à maintenir la cote du navire (1). Cette dispense a une portée considérable, puisque la plupart des vapeurs aujourd'hui sont cotés. Et pourtant les garanties offertes par ces sociétés anonymes et irresponsables sont loin d'être absolues : de graves négligences ont été relevées à leur charge, pour les navires d'Islande en particulier.

Les pourvois formés contre les décisions des diverses commissions sont portés devant le ministre de la marine, qui saisit d'urgence la *Commission supérieure* prévue à l'article 18 de la loi.

Cette commission se compose de vingt-deux membres, sénateurs, députés, officiers généraux et hauts fonctionnaires, armateurs, un conseiller d'Etat, un représentant des assureurs maritimes, un représentant d'une société de classification française, un capitaine au long cours, un officier mécanicien breveté de première classe, et deux inscrits, l'un du personnel du pont, l'autre du personnel des machines.

Le délai de pourvoi est de trois jours francs; les commissaires sont convoqués télégraphiquement, et doivent se réunir dans un délai maximum de trois jours; ils peuvent statuer au vu du dossier, ou provoquer toute expertise ou enquête jugée nécessaire.

---

(1) *Loi, art. 1 et 5, instruct. de 1909, art. 14, 47 et 62.*

La commission remplit un rôle consultatif, au sujet des difficultés d'application de la loi (1); elle émet un avis sur les propositions de radiation formulées contre les experts, ou membres des commissions de visite, coupables de négligence ou de manquements (2).

⁂

La loi de 1907, dans ses articles 33 à 45, a porté des pénalités applicables en cas d'inobservation de ses prescriptions fondamentales :

Le fait de naviguer sans permis, avec un permis périmé, avec un permis suspendu, ou après refus du permis, constitue pour l'armateur un délit et relève du tribunal correctionnel (3).

Le capitaine qui a commis, personnellement ou conjointement avec son armateur, l'un des délits qui viennent d'être énumérés, est puni des mêmes peines que l'armateur (4); s'il justifie avoir obéï à un ordre de ce dernier, la peine applicable est réduite au quart (5).

Tout membre de l'équipage qui provoque une visite à bord en s'appuyant sur des allégations inexactes, est passible d'une peine de six jours à trois mois de prison; s'il était de bonne foi, l'emprisonnement pourrait descendre au-dessous de six jours (6).

Les peines sont doublées en cas de récidive, mais le délai ordinaire constituant la récidive en matière de délit est réduit à un an (7).

L'article 463 du Code pénal — circonstances atténuantes — et la loi de sursis — 26 mars 1891 — sont applicables aux infractions que nous venons d'énumérer (8).

---

(1) *Loi, art. 18.*
(2) *Loi, art. 44.*
(3) *Loi, art. 33, 34, 35 et 36.*
(4) *Loi, art. 37.*
(5) *Ibid., art. 38.*
(6) *Ibid., art. 39.*
(7) *Ibid., art. 40.*
(8) *Ibid., art. 42.*

La loi a étendu expressément l'article 177, alinéas 1 et 2, du Code pénal — corruption de fonctionnaires — aux membres des commissions de visite et aux experts; les articles 179 et 180 du même Code ont été rendus applicables aux armateurs, propriétaires de navires, ainsi qu'à leurs capitaines et autres représentants (1).

Il eût été bon d'appliquer les peines prévues par l'article 175 du Code pénal aux experts et membres des Commissions coupables d'avoir pris un intérêt dans les réparations ou fournitures imposées aux navires par les commissions dont ils font partie; des médecins auraient déjà prescrit, de concert avec les pharmaciens, des remplacements ou des achats de médicaments inutiles.

***

La loi de sécurité était attendue depuis longtemps. La refonte s'imposait d'une législation parcellaire, faite au hasard des circonstances : il fallait harmoniser les textes et unifier leur application. Tout le monde s'accorde à penser que l'on a eu raison de centraliser les services au département nouveau de la Marine marchande.

Si la plupart des armateurs n'avaient pas attendu l'obligation qu'on leur en a faite pour prendre les précautions indispensables, il en était qui, insouciants ou coupables, négligeaient les mesures élémentaires : cela légitime le vote de la loi. Aussi bien, depuis longtemps, toutes les nations maritimes avaient un code de sécurité, et nous étions, de ce chef, fort en retard. Des circonstances émouvantes, la catastrophe du *Liban* et celle de l'*Insulaire*, décidèrent nos législateurs. Peut-être la loi s'est-elle ressentie de ces contingences; peut-être aussi a-t-on voulu trop bien faire, et, arrivant après les autres, s'approprier toutes les dispositions des codes étrangers, sans tenir compte des différences réelles entre les divers pays.

La loi a été l'objet de vives critiques. Aux yeux de quelques-uns, c'est une loi sociale, et cela suffit à la discré-

(1) *Loi*, art. 44.

diter. En vérité, il y a contre elle des raisons sérieuses et qui ne proviennent d'aucun parti pris. Les députés et sénateurs ont prétendu faire une loi démocratique : elle a donc été matière à une véritable surenchère, et les préoccupations électorales, de toutes les moins respectables, n'en sont point absentes. Comme beaucoup de mesures du même genre, elle écrase ceux qu'elle veut protéger, à la façon du pavé de l'ours dans la fable. Bon nombre de prolétaires y ont perdu une situation, qu'on avait oublié de ménager par des mesures de transition. Un des résultats a été la diminution des armements : il y a eu moins de navires, partant moins de places. Un armateur de Saint-Brieuc signalait plus de 300 inscrits restés sans emploi de Saint-Brieuc à Tréguier, sans parler des capitaines qui sollicitaient en vain un emploi de lieutenant ou de second (1). A Paimpol, il y eut une petite révolution, quand on voulut passer à l'application. Les armateurs, soutenus par leurs hommes, déclarèrent qu'ils ne feraient leurs préparatifs de départ « que quand ils seraient fixés sur les exigences du décret du 20 septembre 1908 » (2). Et l'on dut y mettre des tempéraments. A titre de tolérance, on apporta en fait des modifications à la loi. Que de législateurs, en présence de leur œuvre, furent étonnés d'y avoir collaboré ! « Mais, mon cher député, répondait M. Chéron, sous-secrétaire d'Etat, à un de ses collègues qui accompagnait une délégation d'armateurs, je ne suis là que pour faire appliquer vos lois; ce n'est pas à moi qu'il faut en demander l'abrogation. C'est vous qui les avez votées » (3).

Le même armateur breton donnait comme cause de la désorganisation de la marine marchande « une loi insensée, véritable monument d'ignorance et de sottise : la loi du 17 avril 1907. »

— « Programme généreux, lui répondait-on. »

— « Oui, mais réalisé en dépit du bon sens par des théoriciens ignorant tout, ou semblant tout ignorer des choses de la mer » (4).

---

(1) *Ouest-Eclair*, 8 avril 1911.
(2) *Ouest-Eclair*, 28 octobre 1909.
(3) *Ibid.*, 28 octobre 1909.
(4) *Ouest-Eclair*, 8 avril 1911.

L'appréciation est vive, elle est excessive, mais elle n'est point complètement fausse. En exposant la loi, nous avons signalé quelques-uns de ses défauts. Elle traite de la même façon les grands transatlantiques et les tout petits bateaux; la même réglementation est appliquée au long cours, au cabotage et à la pêche côtière. N'y a-t-il pas quelque chose de choquant à voir une commission de onze membres pour la mise en service des navires de 25 tonneaux ? Pourquoi, dans cette commission, le représentant des compagnies d'assurance ? Pourquoi le représentant des armateurs, qui sont là en personne ? A quoi bon la présence du mécanicien sur les voiliers ? Quelle utilité à celle des représentants du personnel, ou à celle de l'expert des sociétés de classification ? Pour les prescriptions concernant l'hygiène on n'a tenu compte ni du tonnage ni de la durée de la traversée. M. Le Gualès de Mézaubran, dans l'interview que nous venons de citer, précise par un exemple : « Voici mon vapeur, le *Saint-Brieuc*, qui fait le service entre Le Légué, Saint-Malo et Le Havre. Il navigue presque constamment en vue des côtes : il n'est jamais à plus de quatre ou cinq heures d'un port de la Manche. Eh bien ! je suis contraint par la loi de 1907 de munir ses baleinières de sauvetage d'eau, de biscuits et de conserves pour quatre jours. J'ai dû y installer un coffre à médicaments et un coffre à chirurgie, où l'on trouve même un forceps. On traite mon navire exactement comme s'il s'agissait d'un paquebot à long parcours, desservant des ports d'Amérique ou d'Australie. » (1).

D'après le texte primitif, les visites de partance donnaient lieu, quelle que fût la nationalité du navire, à la perception d'un droit de 20 francs pour tout bateau armé au long cours et cabotage international, de 10 francs pour un bateau armé au cabotage national (2). Les petits voiliers de 25 tonnes sont obligés, pour trouver du fret, d'aller à l'étranger et d'armer au cabotage international : la taxe était donc pour eux de 20 francs. Comme ils rentrent fréquemment dans un port

(1) *Ouest-Eclair*, 8 avril 1911.

(2) Art. 52 de la loi.

français, ils étaient exposés, après 1907, à payer 240 francs par an, alors que les grands paquebots, ne faisant qu'un ou deux voyages, payaient seulement 20 ou 40 francs. La mesure était, à coup sûr, peu démocratique et peu rationnelle. La loi de finances de 1921 a fait disparaître cette anomalie : elle porte la taxe des visites de partance de 20 francs à 60 francs pour les navires armés au long cours ou au cabotage international, et de 10 francs à 20 francs pour les navires armés au cabotage national ou à la pêche. Mais la taxe n'est désormais exigible qu'une fois tous les six mois des navires de commerce de moins de 200 tonneaux de jauge brute et des navires de pêche à voiles de moins de 250 tonneaux de jauge brute. Les bateaux de Terre-Neuve et d'Islande, autrefois exempts, sont par le même texte assujettis au droit de visite de 60 francs (1).

On peut s'étonner aussi du privilège accordé, sans contrôle de l'Etat, par la loi de 1907, à des sociétés de classification irresponsables, dont les garanties sont loin d'être absolues, et dont l'intervention est fort coûteuse.

Mais, à tout prendre, la loi est bonne dans son ensemble : etcertaines réclamations, qui se sont produites, étaient injustifiées. Toute législation ayant le même but les eût également provoquées. En fait, les commissions ont fermé les yeux sur des exigences inutiles; des mesures de transition, de larges tolérances sont venues atténuer les excès de rigueur contenus dans le texte. Ce n'est pas la première loi que la jurisprudence ou la coutume est obligée de corriger. MM. Lamy, député du Morbihan, et de Kerguézec, sénateur des Côtes-du-Nord, ont déposé deux projets, modifiant la loi en plusieurs articles. Et c'est tout de même une critique sévère pour une loi, qu'il faille la reviser dès qu'on est obligé de l'appliquer.

(1) *Journal Officiel*, 30 avril 1921, art. 19, loi de finances.

TROISIÈME PARTIE

La Pêche

CHAPITRE I.

Départ et Traversée

Ancien départ des équipages des goélettes coloniales. — Départs : pour l'Islande, pour Terre-Neuve. Dates. — Durée de la traversée. — Départ des chalutiers. — Réglementation du travail. — Sinistres.

L'armement colonial a vécu : Saint-Malo ne reverra donc plus le pittoresque spectacle qu'offrait, chaque année, le départ, sur un paquebot, des équipages des goélettes saint-pierraises. C'était, la veille, grande animation sur les quais de la vieille ville, avec les charrettes qui de tous côtés débouchaient, chargées de coffres et de paillasses, de femmes et de « pelletas ». Le jour du départ, une heure avant le moment fixé, la sirène du grand navire, pour rallier les pêcheurs, lançait des appels multipliés et tonitruants, qui faisaient danser les vitres et trembler les maisons; les pêcheurs arrivaient en courant, à la dernière minute; quelques-uns, engourdis et hébétés par les libations de la nuit, et que les camarades avaient dû traîner, ne pouvaient monter seuls; on les hissait à bord comme des paquets. Puis, quelques appels plus prolongés et plus pressants, et le steamer s'ébranlait, avec des grappes de marins accrochés aux mâts, d'autres juchés aux endroits les plus dangereux. Sur les quais, noirs de monde, les mouchoirs s'agitaient ; les femmes, les mères, les fiancées, le visage rougi, à travers les larmes, jetaient un dernier sourire. Et,

après le départ, arrivaient des groupes de retardataires, qui devaient affréter un petit vapeur pour rejoindre en mer le paquebot; heureux quand ils y réussissaient, et quand ils n'étaient pas obligés d'aller par chemin de fer à Bordeaux le retrouver.

Ce n'est point encore un spectacle banal que le départ des bateaux de pêche, des voiliers surtout ! Oh ! les jolis trois-mâts, les pimpantes goélettes ! On leur a fait une toilette toute neuve et passé une belle robe de peinture; leurs voiles sont blanches comme les ailes de la colombe. Tout est parfaitement rangé sur le pont, tout jusqu'au moindre cordage. On a lavé à grande eau : aucune mauvaise odeur ne se dégage. Vous pouvez regarder : le moindre recoin est en ordre; le poste de l'équipage a de la tenue; même celui du capitaine et des officiers est ciré.

Après un court séjour en rade, et dès que le vent est favorable, on hisse les voiles et bientôt l'ancre est levée ! Ils partent trois, quatre en même temps ! Voyez-les s'élancer, par une de ces journées où le soleil d'hiver jette sur les flots un éclat mélancolique; la brise enfle les voiles et les vagues caressent le flanc des bateaux. Bientôt on ne distingue plus que des formes blanches indécises : on dirait un envol de mouettes. Heureux matelots ! Ils semblent partir pour un voyage d'agrément. Hélas ! tout à l'heure ce sera la brume, et ce sera la tempête ! Demain les glaces qui sont des montagnes ! En tout cas, ce sera l'éloignement et le dur travail ! Pauvres pêcheurs, quand vous reverrons-nous ?

Les voiliers bretons d'Islande quittent les côtes de France vers le 10 février. En 1912, ils partirent dès le 20 janvier, et furent suivis, une quinzaine plus tard, par les pêcheurs du Nord. Ceux-ci s'en vont après les Bretons : longtemps ce fut entre eux un sujet de querelle. Le départ des Dunkerquois a lieu vers le 20 mars. Les navires paimpolais saluent au passage N.-D. de Perros : tout l'équipage se découvre et fait le signe de croix; un homme récite une prière, puis entonne l'*Ave Maris stella*, que les pêcheurs reprennent en chœur. La traversée dure de dix à douze jours; elle se prolonge parfois jusqu'à quinze jours. Parfois aussi elle est

moins longue, avec de bons capitaines, s'il y a mer calme et brise favorable : le patron Meinguy, de Kérity, un des meilleurs pêcheurs et des plus sûrs pilotes de la région bretonne, a mené son navire, le *Saint-Yves*, de Paimpol à Reikiavik, en six jours. Un bateau de M. J. Gicquel, *La Primevère*, est allé en cinq jours et demi, et détient, croyons-nous, le record de la vitesse.

Les voiliers partent pour Terre-Neuve en mars. Ils allaient, ces dernières années, faire du sel à Bordeaux ou Lisbonne. Le séjour des marins, à Lisbonne surtout, n'allait pas sans de graves inconvénients; et la plupart des navires vont directement sur les lieux de pêche. La durée normale de la traversée de nos côtes aux Bancs est d'un mois environ; quelques-uns font le voyage en quinze ou vingt jours; certains, poussés par de bons vents, ont traversé l'Atlantique en onze ou douze jours. Mais que les navires mettent un temps plus long à se rendre, on pourra être des semaines en France avant de le savoir, puisque la plupart des bateaux ne font pas escale à Saint-Pierre. Le navire-hôpital, le croiseur permettent toutefois de connaître plus tôt l'arrivée des pêcheurs : ils signalent, chaque jour, par télégraphie sans fil, la position, l'état et la pêche des bateaux qu'ils rencontrent. La *Sainte Jehanne d'Arc* (1) recueille aussi les lettres des marins qui renseignent leur famille sur les incidents de la traversée. Ainsi prennent fin les pénibles incertitudes sur le sort des marins et des équipages, de ceux du moins qui ne sont pas restés en route.

La plupart des chalutiers vont, chaque année, en Islande et à Terre-Neuve. C'est en Islande qu'ils se rendent d'abord, en trois ou quatre jours, dans la dernière semaine de février; ils y restent jusqu'à la fin de mai, reviennent en France livrer leur morue et faire de nouvelles provisions. Puis, en huit ou dix jours, ils font la traversée de la France aux Bancs, où ils séjournent jusqu'au 1er décembre. Ils gagnent parfois, suivant les besoins, Saint-Pierre, un port de l'Amérique ou du Canada, comme, dans la première partie de la campagne,

(1) Le bateau-hôpital.

ils gagnent Reikiavik ou Faskrudfjord. Certains armateurs songent, paraît-il, à utiliser leurs bateaux l'hiver, et, après une relâche en décembre pendant laquelle on ferait les réparations nécessaires, les renverraient en Islande dès les premiers jours de janvier.

Les nouvelles chartes-parties réglementent les voyages et les escales : en route, le service est divisé en trois quarts, et la durée de travail effectif est fixée à 8 heures par jour. Dans le port et sur rade abritée, la durée de travail effectif, service de garde ou de veille compris, est fixée à 8 heures par jour. Toutefois, pour le déchargement du poisson salé, la durée de la journée de travail effectif pourra être portée jusqu'à 12 heures. Et cela sur les voiliers et les chalutiers (1).

Ces règlements sont faits pour les traversées calmes : ils ne prévoient point les alertes. Bien des navires ont disparu dans le voyage de France à Terre-Neuve et Islande : on garde, sur nos côtes, le souvenir de ces catastrophes, où s'engloutissaient des centaines de vies humaines, à l'époque où les équipages des goélettes de Saint-Pierre passaient sur les grands voiliers de la métropole, c'est-à-dire jusqu'en 1898. On ne peut savoir la cause de ces tragiques disparitions : une collision avec un paquebot ? La rencontre d'un iceberg ? La tempête qui a brisé le navire sur un rocher ? Une trombe qui, après l'avoir soulevé, a creusé un gouffre dans la mer ? Qui dira jamais ? L'Océan garde bien ses secrets. On sait seulement qu'à telle époque il y a eu tempête ou cyclone : et l'on pense que c'est à ce moment qu'ils ont dû périr !

(1) Art. 10 Charte chalutiers, 11 voiliers Terre-Neuve et 6 voiliers Islande.

CHAPITRE II

Date du Départ pour l'Islande

Liberté du départ pour Terre-Neuve. — Ancienne réglementation pour l'Islande. — Faut-il y revenir? — Discussion entre Dunkerquois et Paimpolais. — Arguments des uns et des autres. — Articles de M. Moreau de Montcheuil. — Conclusion.

Pour Terre-Neuve les bateaux partent au gré des armateurs : en pratique, après le premier mars, car les rôles d'équipage ne sont pas distribués auparavant.

Il n'en a pas toujours été de même pour l'Islande. Un décret du 16 janvier 1840 interdisait « à tout capitaine de navire, expédié pour la pêche de la morue à Islande, d'appareiller et de faire route annuellement avant le premier avril. » En 1848, le décret fut rapporté et rétablie la liberté du départ. Nouvelle réglementation en 1850 : les bateaux ne pouvaient pas quitter la France avant la fin de mars. A cette époque, les Paimpolais commencent à armer; ils réclament aussitôt le retour à la liberté, et l'obtiennent le 9 décembre 1863.

Elle a subsisté depuis lors, malgré les Dunkerquois qui n'ont cessé de demander la fixation du départ au premier avril.

Les naufrages, disent les armateurs du Nord, ont suivi immédiatement l'abrogation du décret. C'est à partir de 1863 que se sont produits les grands sinistres, à ceux qui font époque dans l'histoire de la pêche. Les tempêtes sont particulièrement fréquentes en février et mars. — En avril aussi, réplique-t-on. — Soit, mais n'est-ce donc rien que d'avoir

réduit de quarante jours la période dangereuse ? Février et mars sont les mois d'hiver par excellence. Les cordages sont raidis par des glaçons qui vont jusqu'à en quadrupler le diamètre; la manœuvre devient presque impossible au moment où elle est le plus nécessaire. Sur cinq cents hommes de Dunkerque perdus en vingt ans, quatre cents ont péri pour cause de départ prématuré. Pourtant la pêche de mars n'est, contrairement aux dires des paimpolais, ni la meilleure ni la plus abondante de l'année : la morue, qui fraye alors, est plus maigre, elle se conserve mal et tourne au « rouge ». En réalité, les Bretons tiennent à devancer les Terreneuviers sur les marchés de Nantes, La Rochelle et Bordeaux : ils y gagnent une majoration de trois ou quatre francs par cent kilos. C'est pour ce modeste avantage qu'on sacrifie si légèrement tant de vies humaines.

Ces arguments, répondent les Paimpolais, ne laissent pas que d'être impressionnants : si les faits sur lesquels on les appuie étaient exacts, il y aurait lieu sans doute de prendre une mesure. Mais les faits ne sont pas exacts et les arguments croulent. Le nombre des sinistres n'a pas augmenté avec la liberté; il a diminué plutôt. Sous le régime restrictif, les pertes d'hommes s'élevaient à 1,28 %; depuis 1864, elles sont tombées à 1,20 %. Que reste-t-il du raisonnement des Dunkerquois ? A la vérité, les pertes sont plutôt rares en mars. Le mois d'avril est beaucoup plus dangereux à cause des terribles coups de vent que détermine la brusque fonte des glaces. En 1893, il y a eu un sinistre épouvantable : plus de deux cent cinquante marins y ont trouvé la mort. Ce sinistre s'est passé un 28 avril. Si donc les naufrages se produisent fin avril et commencement de mai, c'est encore trop tôt d'envoyer les navires le 1er avril : il faut attendre le 1er mai. Ils arriveront sur les lieux de pêche le 15; le jour alors est perpétuel, et les mauvais temps sont passés. Mais tous les armateurs, incapables de faire leurs frais, auront désarmé. On nous reproche de vouloir arriver sur les marchés avant les armateurs de Terre-Neuve. Nous n'avons pas l'intention de nous en défendre : le mode de pêche qui nous est imposé nous interdit de prendre la même quantité que les marins des Bancs. La qualité du poisson

et la rapidité dans la livraison s'imposent à nous comme une nécessaire compensation.

Si le département de la Marine fixait pour les Islandais une date de départ, l'imposerait-il également aux Terreneuviers ? Il ne peut ruiner les uns pour favoriser les autres. La pêche de la morue est la seule industrie de la baie de Saint-Brieuc : ce serait la détruire complètement que de retarder le départ au 1er avril. La réglementation ruinerait les armateurs et leurs hommes. La morue abonde sur les côtes d'Islande en mars et avril, et ce poisson, très beau, disparaît quand arrive mai, pour ne revenir que l'année suivante, à la même époque. En 1899, un navire de M. Hamonet, armateur au Légué, partit le 1er mars : arrivé le 17, il pêcha, jusqu'au 1er mai, 61.388 kilogs de morue, et, depuis ce jour jusqu'au 20 août, en quatre mois à peu près, il n'en prit que 53.011 kilogs. Et, pour tous les navires, la proportion est la même. A vouloir trop protéger la vie humaine, on la sacrifie. Le meilleur moyen d'empêcher les naufrages ne serait-il pas de supprimer complètement la pêche ? On en supprimerait radicalement les dangers !

Les Paimpolais ne se contentent pas de se défendre; ils attaquent à leur tour. Au lieu d'accuser les autres, les Dunkerquois ne pourraient-ils chercher leur part de responsabilité dans les désastres qu'ils ont subis ? Les naufrages d'Islande sont fréquents, certes; mais où se produisent-ils ? Pour quelles causes ? Quels sont les pêcheurs qui s'y perdent ? En 1839, des sinistres ont lieu sur la côte sud, des îles Westman en allant vers Portland : les victimes ? Des marins du Nord. Dans la dernière grande catastrophe, où disparaissent douze navires, les trois quarts sont de Dunkerque.

Et pourquoi ceux de Dunkerque plutôt ? C'est qu'ils pêchent exclusivement dans des parages très dangereux, que les Paimpolais évitent avec soin. Ainsi, en 1892, se sont perdus plusieurs bateaux sur les bancs particulièrement redoutables des îles Féroé. Le poisson n'y est pas plus abondant, mais il y est plus gros. Et il faut du gros poisson aux Dunkerquois, qui salent en « tonnes ». Ne serait-ce pas le cas de leur demander comment, pour un supplément de

bénéfices insignifiant, ils acceptent de sacrifier la vie de leurs hommes ?

Mais il y a plus : les marins du Nord commettent de véritables imprudences. Quand la pêche est abondante, au lieu de saler la morue au fur et à mesure et de l'égaliser dans la cale, ils gardent à la fois sur le pont jusqu'à cent tonnes de poisson. Cette surcharge, extrêmement mobile, rend les navires incapables de tenir la mer, *monstrueuse* dans ces parages, où les cartes marines indiquent des bas-fonds incertains.

Les armateurs de Dunkerque ont longtemps négligé de prendre une mesure de précaution très simple. La plupart des navires sombrent au large, par suite d'un violent coup de mer, qui porte du même côté le demi-chargement de sel. Quand l'accident arrive la nuit, souvent le navire se remplit par les panneaux toujours ouverts, et le désastre est inévitable. Il suffit, pour prévenir l'accident, d'établir un solide « bardis », ou cloison longitudinale, qui, divisant la cale du navire, empêche le déplacement du centre de gravité.

Il faut exiger ce bardis, imposer des bateaux solides, empêcher les imprudences : la solution est là, bien plutôt que dans la réglementation de la date du départ, laquelle aboutirait bientôt à la suppression de l'armement paimpolais (1).

⁂

Telles sont les raisons mises en avant par les uns et par les autres. Les officiers de marine, chargés d'une enquête sur la question, ont apporté aux Dunkerquois l'appoint de leur autorité. En 1887, le commandant Planche demandait que le départ fût fixé au 1er avril; quelques années plus tard, les commandants Boulineau et Bienaimé opinaient pour le 20 mars. Le gouvernement n'avait pas attendu les rapports pour se prononcer; en 1877, il priait les administrateurs d'intervenir officieusement auprès des armateurs pour retarder le départ.

(1) Léon de Seilhac, *Marins pêcheurs*, p. 180 à 187. — M. F. Gicquel : « *Les pêcheries françaises en Islande* ».

Les officiers enquêteurs étaient tous des hommes de haute valeur et d'une grande impartialité. Il est permis toutefois de ne pas penser ni conclure comme eux : peut-être ont-ils oublié quelques données du problème, et en particulier le côté économique, c'est-à-dire la vie même de l'armement. Il a paru, en 1900, dans la *Revue Maritime*, sous la signature de M. Moreau de Montcheuil, commissaire de la marine à Paimpol, un article qui, malgré ses allures de plaidoyer, est d'une documentation abondante et précise, d'une argumentation très serrée (1). L'auteur envisage tous les aspects de la question. Par une statistique, qui va de 1864 à 1900, il établit que la fin de mars et le commencement d'avril constituent l'époque la plus dangereuse, et que le départ en février n'a pas une influence prépondérante sur le nombre des naufrages : le retard ne sauvegarderait d'une manière sérieuse ni la vie des hommes ni l'existence des bateaux. Il modifierait par contre sensiblement les résultats financiers. Chiffres en main, M. Moreau de Montcheuil montre les conséquences d'une réglementation. Pour les périodes étudiées, avec le départ au 1er avril, l'ensemble des navires serait en perte absolue sur les frais d'armement. Le départ au 15 mars aurait laissé aux armateurs des bénéfices raisonnables après les campagnes fructueuses de 1893 et 1899; l'année 1894, qui fut bonne, eût été médiocre: 1892, assez productif, aurait à peine couvert les frais; 1894 et 1898, insuffisants, eussent été franchement mauvais : enfin 1896 et 1897, presque mauvais, seraient devenus désastreux. Le départ au 1er mars, qui serait fâcheux pour la production, n'aurait pas une grosse influence sur le maintien de l'armement; l'influence apparaît cependant assez sensible pour mériter attention (2).

Mais du moins ne pourrait-on, de façon ou d'autre, compenser les pertes imposées par le retard ? L'auteur de l'article, consciencieux jusqu'au bout, passe en revue les différentes solutions. La prolongation de la pêche pendant le mois de septembre ? Il y voit les mêmes inconvénients qu'aujourd'hui, et une diminution sensible dans le rendement du travail : la morue est moins abondante et se vend moins

(1) *Etude sur l'armement paimpolais et la date de départ pour la pêche d'Islande*, septembre et octobre 1900.
(2) *Revue maritime*, Sept. 1900, p. 666-669.

cher à la fin de la campagne. Il n'oublie pas d'ailleurs la présence en Islande d'étrangers nombreux et actifs : nous irions glaner là où les autres auraient moissonné. Un changement dans le mode de pêche ? Les Paimpolais saleraient comme les Dunkerquois et vendraient sur les mêmes marchés ? M. de Montcheuil, en économiste averti, prévoit l'avilissement des prix et du déchet pour les armateurs des deux régions. Un règlement international, imposant le retard à tous les pêcheurs ? C'est un rêve et il n'y faut pas songer.

D'après M. de Montcheuil, toutes choses égales d'ailleurs, les pertes sont sensiblement moindres en Islande qu'au long cours, au cabotage, et à Terre-Neuve : personne ne songe à interdire cette navigation. Il fait ressortir toutes les mesures de prudence qu'ont prises, dans un but d'humanité et dans leur propre intérêt, les armateurs de Paimpol : construction de bateaux, enrôlement d'équipages sérieux, vente de coques encore solides, leur remplacement par des navires plus grands et meilleurs, achat annuel d'un jeu de voiles neuves, auquel s'ajoute celui de l'année précédente soigneusement réparé. Et il conclut : « Il faut laisser à l'armement sa liberté sur le point de départ, si l'on ne veut pas immobiliser tous les bateaux de la baie de Saint-Brieuc, laisser à la maison des marins inoccupés, ou bien les jeter sur le pavé des villes, où les dangers ne sont pas moindres que sur la mer féroce d'Islande ».

Ce sera aussi notre conclusion. Ah ! certes, nous voudrions pouvoir garantir la vie de tous les pêcheurs. Personne n'y peut songer :

C'est une dure loi, mais une loi suprême !

La vie humaine est souvent la rançon du travail : sur terre et sur mer. Il se produit des explosions, des éboulements dans les mines : a-t-on défendu ce labeur périlleux ? Il y a quarante ans, les pêcheurs chalutiers du Finistère étaient sortis du port, au milieu de novembre. Une tempête affreuse s'éleva, qui jeta à la côte tous les bateaux. A-t-on interdit la pêche au chalut en novembre ? Interdira-t-on la petite pêche à cause des quantités d'hommes qu'elle fait disparaître ?

Doit-on faire pour l'Islande, une règle spéciale, quand elle aurait de si funestes conséquences ?

CHAPITRE III

Les lieux de Pêche

I. — *BANCS DE TERRE-NEUVE.*

Description et situation des Bancs. — Le climat : Gulf-Stream et courant froid. — Dangers de ces parages : brumes, banquises et transatlantiques.

On croit communément, sur la foi du nom, que la pêche de Terre-Neuve se fait sur le rivage ou aux abords immédiats de ce pays : nous savons déjà qu'il n'en est rien, et que nos compatriotes ne vont plus chercher la morue dans ces parages inhospitaliers. Autrefois même, le French-Shore n'était qu'une portion bien minime des lieux de pêche : de très bonne heure, les Français allèrent sur les *Bancs* qui sont au large de l'île anglaise. Ils pratiquèrent d'abord la pêche mixte : tantôt sur la côte, tantôt en haute mer. D'après Anderson, en 1536, ils auraient expédié le premier navire armé exclusivement pour les Bancs. C'est là que se rendent aujourd'hui tous nos morutiers (1).

Les Bancs sont d'immenses plateaux sous-marins, aux bords très escarpés, qui partent de profondeurs d'abîme, et que recouvre une assez faible épaisseur liquide : de qua-

(1) Ad. Bellet, *op. citat.*, p. 81.

rante à cent mètres d'eau. Le plus important de ces plateaux est situé au sud-est de l'île et porte le nom de Grand Banc de Terre-Neuve ou simplement *Grand Banc*. D'une superficie de 120.000 kilomètres carrés, il a la forme d'un triangle équilatéral, dont la pointe est tournée vers l'Amérique et la base vers l'Europe. Sa plus grande longueur, du Nord au Sud, en suivant le 52e méridien Ouest de Paris, est d'environ quatre-vingts lieues marines ou quatre cent cinquante kilomètres; sa plus grande largeur, de l'Est à l'Ouest, en suivant le 46e parallèle Nord, est de soixante-quinze lieues, près de quatre cents kilomètres (1). Le Grand Banc se relève brusquement à l'Est pour former les Roches *Virgin*, qui constituent un écueil dangereux : sept ou huit mètres d'eau seulement les cachent et la mer s'y brise avec furie. Le navire qui s'en approcherait courrait le risque d'être aussitôt anéanti : les capitaines ont une véritable terreur des « Vergein » dont ils s'écartent avec soin.

Dans la direction de Saint-Pierre, le *Banc à Vert* et le *Banc de Saint-Pierre* continuent le Grand Banc. Puis, on trouve, vers le Sud-Ouest, les Bancs secondaires de *Misaine*, *d'Artimon*, enfin *le Banquereau* et *le Banc de l'île de Sable*, au large de la Nouvelle-Ecosse (2).

A deux cents kilomètres du Grand Banc, au Nord-Est, le *Bonnet Flamand* s'élève en massif ovale d'une profondeur de mille mètres (3). La morue y abonde ; et, malgré les graves dangers auxquels ils s'exposent, les bateaux y vont assez nombreux.

Tout le long des Bancs, arrivant du Sud, roule le *Gulf-Stream*, cet énorme courant d'eau chaude sorti du golfe du Mexique, et qui, après avoir suivi les rivages des Etats-Unis, change brusquement de direction vers le Banc du Nantuket, à la hauteur du Cap Cod, pour se diriger de l'Ouest à l'Est vers les côtes d'Europe. Du Nord descend le courant d'eau froide qui, partant du Spitzberg et longeant le Groënland, charrie les icebergs détachés des glaces polaires et qui viennent se fondre au contact des eaux équatoriales.

---

(1) Ad. Bellet, p. 77 et 78. — E. Reclus, *Géographie universelle*, *XV*e *vol.*, p. 644.

(2) Ad. Bellet, *op. citat.*, p. 78.

(3) Elisée Reclus .., *XV*e *vol.*, p. 644-645

Du croisement de ces deux courants, aux températures si opposées, résulte pour les Bancs de Terre-Neuve un état météorologique tout particulier. Les brumes les plus intenses y dominent pendant l'été et parfois durent des mois entiers; en hiver, quand la différence de température des deux courants est moins accusée, les brouillards sont presque inconnus. Mais alors, le Grand Banc, au moins dans sa partie septentrionale, se couvre d'une immense et épaisse couche de glace, la *banquise*, qui bloque l'entrée des rades de Terre-Neuve et rend la navigation très périlleuse. Aussitôt que, venant du Sud-Est, on a traversé le Gulf-Stream, la température s'abaisse brusquement, et il n'est pas rare, jusqu'en mars et avril, d'être tout à coup assailli par une tourmente de neige, ou de voir le pont du navire, les vergues, les cordages et les voiles se couvrir d'épais glaçons qui entravent la manœuvre. Puis, quand la banquise se disloque et se fond, les glaces flottantes, dont quelques-unes atteignent des dimensions colossales et affectent les formes les plus étranges, viennent à leur tour menacer la sécurité des bâtiments mouillés ou errants sur les Bancs, et qui n'ont pas toujours le temps de fuir pour éviter le péril (1).

Il faut au capitaine de l'expérience, de la sagacité, de la présence d'esprit pour éviter les chocs. Il doit étudier de loin l'apparence de la mer et les reflets de la glace sur les nuages, les brumes ou le ciel clair. Il observera dans l'eau les changements de température, de couleur ou de teneur en vie animale. Lorsque le brouillard recouvre la mer, cachant les monts de glace, il sera prêt à tout, même à couper les amarres de l'ancre, s'il entend le fracas des brisants autour des icebergs, le grésillement des molécules de glace, et si le refroidissement subit de l'onde lui révèle la proximité du bloc cristallin (2).

Avant l'invention de la vapeur, il y avait cependant peu de sinistres à déplorer, malgré la faiblesse des bateaux qui

---

(1) Ad. Bellet, *op. citat.*, 78-79 et 80.

(2) E. Reclus, *XV^e vol.*, p. 645-646.

pêchaient sur les Bancs. Mais, depuis l'établissement des lignes de steamers rapides, qui, pour aller de la Manche à New-York ou Halifax, traversent les lieux de pêche, on n'en est plus à compter le nombre des infortunés banquais qu'ont littéralement coupés, dans la brume épaisse, ces énormes paquebots, dont la vitesse et la masse sont également redoutables, et qui passent sans entendre les appels désespérés de leurs malheureuses victimes. Aujourd'hui les vapeurs contournent les Bancs, autant que possible, pour éviter les collisions, allongeant leur course de trois ou quatre heures. Mais, chose étrange, alors que toutes les nations maritimes ont des marins sur les Bancs, aucune convention internationale n'est encore venue mettre ces eaux en interdit pendant la période de pêche (1).

C'est au milieu de ces brumes, de ces glaces et de ces dangers que nos compatriotes arrachent la morue. Chaque navire choisit, souvent après bien des tâtonnements et des déplacements, l'endroit qu'il juge le plus favorable. Il ne faut pas s'imaginer les bateaux rapprochés les uns des autres, et à même de se porter secours en cas de danger : ils sont plutôt assez éloignés, de façon à ne pas se gêner dans leurs zones respectives. Deux à trois kilomètres ou plus les séparent, et souvent la brume les empêche d'apercevoir ou d'entendre les signaux de détresse, que pourraient faire les voisins.

Les goélettes de la colonie y rentraient jadis chaque mois : elles n'existent plus. Les plus petits bateaux vont aujourd'hui une fois ou deux par campagne à Saint-Pierre; les grands trois-mâts arrivent et repartent le plus souvent sans avoir touché les îles.

(1) Ad. Bellet, p. 80.

II. — *L'ISLANDE*

Description des côtes. — Climat : deux courants, deux zones. Variabilité de la température. — Les deux pêches. — Dangers spéciaux de l'une et de l'autre. — Résumé de la situation des pêcheurs.

L'Islande, où vont une partie de nos pêcheurs, est une île immense, située dans le Nord de l'Océan Atlantique, entre 63°24 et 66°33 latitude Nord et entre 15°51 et 26°37 longitude Ouest, à mille kilomètres des côtes de Norvège. L'aspect général de l'île nous est connu : le rivage est très découpé, comme déchiqueté par des fiords, ou golfes intérieurs spacieux, qui communiquent avec la mer par un goulet étroit, et sont renfermés entre des parois verticales de montagnes qu'ont violemment écartées les mouvements sismiques. La péninsule Nord-Occidentale, qui s'avance dans la mer en forme de bois de cerf, présente le plus curieux exemple de côte dentelée.

Le climat actuel de l'Islande est beaucoup plus doux que ne l'indiquerait ce nom de « Terre des glaces ». Ou plutôt, à ce point de vue, l'île est divisée en deux parties. Si des eaux tièdes viennent déferler sur les plages occidentales, ce sont les flots du froid courant polaire qui viennent se heurter aux promontoires tournés vers le Spitzberg. Cette opposition des courants influe nécessairement sur les climats locaux : tandis que les eaux relativement chaudes, qui contournent l'Islande par l'Ouest, élèvent la température des côtes septentrionales, le courant qui longe le littoral de l'Est refroidit l'air et flétrit la végétation; par un bizarre renversement des phénomènes, le froid devient plus vif dans la direction du Sud. Dans les années très froides, le courant polaire amène avec lui des glaçons et des fragments de banquises qui viennent échouer sur les côtes d'Islande.

Les oscillations du courant polaire et l'échouement des glaces ont pour conséquence de rendre le climat du pays très variable. Peut-être n'est-il pas une contrée sur la terre où la moyenne de la température annuelle varie davantage : quelquefois l'écart est de cinq à six degrés sur la côte occidentale, et il est bien plus considérable encore au Nord et au Nord-Est, suivant la présence ou l'éloignement des glaces.

Il arrive souvent que le golfe d'Akreyri, au Nord, reste encombré de glaçons jusqu'en juillet, et les ports sont fréquemment bloqués par les banquises. En 1902, après avoir essayé pendant quatre jours de pénétrer à Faskrudsfjord, le bateau-hôpital *Saint-Pierre* dut aller aux îles Féroé attendre la « débâcle », et, toujours arrêté par les glaces, arrivé le 18 avril, il ne put entrer que le 1er juin. Cette inconstance des climats annuels se retrouve aussi dans les saisons : tandis que la moyenne de mars en 1846 fut de 4°5 à Stykkisholm, elle était de — 10°9 en 1866 : c'est, pour le même mois, un écart de plus de quinze degrés. Le printemps est l'époque la plus désagréable de l'année, surtout dans la deuxième moitié de mai, à cause des violentes tempêtes de neige qui soufflent du Nord-Est. Les giboulées continuent pendant tout l'été, mais sans orages. La variabilité du climat islandais constitue le grand désavantage de ce pays : il faut y voir la cause principale des famines qui ont arrêté le mouvement de la population, et qui ont empêché l'Islande de prendre l'importance qu'elle aurait dû. Le long hiver est rendu plus pénible par la durée des nuits que par le froid; cependant les aurores polaires illuminent souvent le ciel dans la direction du Groënland. En été, le crépuscule rejoint l'aurore, et les neiges, éclairées par dessus l'horizon, grâce au reflet du ciel, resplendissent écarlates : tout semble flamboyer, les montagnes, les plateaux, la plaine elle-même (1).

La pêche d'Islande comprend deux périodes; la première dure jusqu'au mois de mai. Pendant ce temps, les navires restent en vue de la terre, sur la côte Sud; ils se tiennent, en dehors des limites de la mer territoriale, de trois à quinze milles du rivage. Cette pêche, d'ordinaire plus fructueuse, est plus pénible que la seconde et plus dangereuse. Il fait alors un froid rigoureux, et souvent la neige couvre le pont d'un épais linceul blanc; les nuits sinistres ne sont éclairées que par les jeux de lumière des aurores boréales, dénommés par les pêcheurs « marionnettes ». Le voisinage

(1) Elisée Reclus, *Géographie universelle, IV^e vol.*, p. 922 à 924.

de la côte est un grand danger : quand une tempête éclate, et que le vent pousse sur le rivage, il est très difficile de fuir. Il faut, par d'habiles et dures manœuvres, essayer de gagner le large. Si l'on y parvient, c'est le salut : sinon c'est l'écrasement sur les récifs. Ou bien l'on sent que la quille a *touché* et c'est fini : il n'y a plus qu'à laisser aux lames qui le briseront le navire devenu une épave, heureux quand les hommes réussissent à gagner la rive : ainsi s'est perdu le *Saint-Paul*, des Œuvres de Mer.

Vers le 15 mai, les bateaux se rendent en baie, à Reikiavik, Patrixfjord, ou Faskrudfjord. A ce moment arrivent de France les « chasseurs », qui viennent prendre la morue et apporter de nouvelles provisions de sel et de vivres. Après un séjour à terre d'environ une semaine, dont on profite pour réparer les avaries et faire les achats nécessaires, on repart pour la seconde pêche qui se pratique au Nord et à l'Est de l'île, par de plus grands fonds et plus loin du rivage. Certains capitaines pêchent à l'Ouest en se rendant au Nord. Le temps est à cette époque plus clément : le jour est perpétuel; le soleil de minuit éclaire de sa lumière blafarde la mer souvent inerte et unie comme un miroir. Les côtes sont semées d'écueils : la région du Faxa-fjöror et du Breidi-fjöror a reçu le nom significatif de « cimetière des marins ». Le danger ici, ce sont les abordages qui menacent par des brumes qui ne se dissipent guère les bateaux *toujours en mouvement*. On ne voit pas à dix mètres, et, à chaque instant, peut surgir une goélette qui, de son étrave, menace les flancs du navire qui se trouve sur sa route. Pour éviter les accidents, on fait de temps à autres résonner la corne de brume. Elle résonne parfois trop tard.

Le long de ces côtes menaçantes, les Dunkerquois et les Paimpolais pêchent la morue, par des températures de dix à quinze degrés au-dessous de zéro, et qui varient d'un jour à l'autre de vingt et quelques degrés.

⁂

Telles sont les conditions dans lesquelles vivront les Terre-neuviers et les Islandais. Ils seront bien loin des rives de France, séparés de leur famille, isolés du reste du monde,

claustrés sur le bateau, ayant toujours en face d'eux les mêmes visages, aigris par la fatigue et cette vie contre nature. Parfois un oiseau de mer vient se reposer sur le pont du navire; parfois un bâtiment passe, sur lequel on reconnaît une figure amie, puis aussitôt disparaît; parfois arrive du pays une lettre, qui apporte des nouvelles déjà vieilles et pourtant bien accueillies. Puis, ce rayon de soleil disparu, la vie se fait plus triste et plus morne, et les âmes plus mélancoliques. Seuls, toujours seuls, en face de l'Océan, tantôt calme, tantôt agité, tantôt violent !

Pauvres petits mousses ! Le poète a parlé de la *première solitude* de l'enfant dans le désert... d'un grand dortoir, où...

Le sifflet des dormeurs ressemble
Au vent sur les tombes l'hiver (1).

Comment eût-il gémi, s'il avait songé à cette première solitude au milieu de la mer immense, et à quoi eût-il comparé l'ouragan ?

Travail pénible, isolement, transes, préoccupations, ainsi se résume l'existence des « pelletas » ! Et ils passeront de la sorte six grands mois, les plus beaux de l'année ! Ils partent en février et mars, quand la sève commence à verdir les feuilles, à colorer les fleurs; ils rentrent en septembre et octobre, quand les feuilles jaunissent et tombent, au temps de la pluie, de la bise et de la neige. Ils ne connaissent plus la douceur des étés et des printemps de France. Combien ne reviennent pas même à l'automne et restent ensevelis dans le froid linceul de la mer !

(1) SULLY-PRUDHOMME. — *Poésies nouvelles.* Première solitude.

CHAPITRE IV

La Morue

Caractères, mœurs de la morue. — Lieux où elle séjourne : la morue sur les côtes de France. — Prolificité de la morue : les craintes de Michelet. — Les différents appâts ou boëttes pour la morue.

La morue ou cabillaud, classifiée par Linné sous le nom de *Gadus morrhua*, est un poisson de la famille des Gadoïdes malacoptérygiens subranchiens. Son dos est verdâtre, parsemé de points jaunes qui passent par degrés au blanc argenté sur les flancs et sur le ventre; elle porte au bout de la mâchoire inférieure un barbillon charnu (1).

La morue n'est pas, comme on se l'imagine, un poisson plat. Celle qui est livrée à la consommation a subi une déformation complète : elle a été privée de sa tête, fendue, vidée, parée et habillée, avant d'être vendue aux marchands qui la tailladent encore pour satisfaire leur clientèle. La morue ressemble au merlan, que tout le monde connaît, et qui appartient à la même famille; elle est beaucoup plus grosse toutefois, puisque avec l'âge elle peut atteindre une longueur de un mètre à un mètre et demi et un poids de quarante à cinquante kilogrammes. Quelques marins prétendent même avoir pêché des morues qui mesuraient jusqu'à deux mètres et pesaient deux cents kilogrammes. Il y a sans doute un peu

(1) Dalibard, *La pêche en Islande*, p. 87.

d'exagération dans ces récits, mais les naturalistes admettent que les individus arrivés à leur complet développement présentent le poids et les dimensions des plus gros poissons. Ces morues *monstres* sont très rares dans les parages où s'exerce notre industrie. Peut-être, selon la remarque d'un auteur, passent-elles dédaigneusement auprès des appâts que l'âge leur a appris à mépriser. Les pièces que prennent nos pêcheurs, au sortir de l'eau et entières, ne pèsent guère plus de deux à trois kilogrammes. Ajoutons que le poids moyen va diminuant d'année en année, et que, depuis un siècle, il est tombé de moitié (1).

Les mœurs de la morue sont-elles suffisamment connues ? Il ne paraît pas. Certains auteurs la cantonnent dans les mers du Nord, dans l'Océan glacial arctique, où elle descendrait à une grande profondeur pour y trouver la température de 4°17 due aux chauds courants inférieurs, et d'où elle ne sortirait qu'à l'époque du frai (2). D'après les autres, elle habite toutes les mers et s'accommode de tous les climats: mais elle est essentiellement un poisson de fond, qui vit de préférence au milieu des roches, dont elle parcourt incessamment les sombres méandres, en quête de proies nouvelles qu'elle dévore avidement, sans pouvoir jamais assouvir une faim perpétuelle. La conformation particulière de ses yeux lui permet de s'enfoncer ainsi et d'habiter, par exemple, les sommets des hauts plateaux sous-marins appelés Bancs. C'est de ces profondeurs qu'il faut l'arracher, car elle ne quitte ce séjour habituel que par exception, pour suivre des troupes de harengs, de capelans ou d'encornets, dont elle est très friande, et qui de temps à autre passent au-dessus d'elle; elle redescend d'ailleurs aussitôt qu'elle a fait son butin (3).

Il y a dix siècles, la Manche fournissait la presque totalité de la morue consommée en France : les pêcheries d'Amérique n'étaient pas découvertes et nos pères n'allaient pas encore dans les mers du Nord, où leurs bateaux ne s'aventurèrent que beaucoup plus tard.

---

(1) Ad. Bellet, *op. cit.*, p. 4, 5, 6.
(2) Dalibard, *La pêche en Isande*, p. 87
(3) Ad. Bellet, *op. cit.*, p. 6 et 7.

Depuis lors, la température relativement chaude, entretenue dans ce bras de mer par une dérivation ou un embranchement du Gulf-Stream, s'est ressentie du refroidissement continu, que les météorologistes ont constaté dans les eaux de ce courant équatorial, puis de la disparition progressive du courant lui-même. Les vignes qui garnissaient les coteaux disparurent, la composition des eaux de la Manche se modifia, les grandes espèces animales qui la peuplaient naguère et faisaient sa richesse la désertèrent insensiblement, et la morue suivit ce mouvement général de retraite : ce qui prouverait pourtant qu'elle fuit le froid et qu'il lui faut, pour résister, un certain degré de chaleur (1). Mais tout cela n'est point démontré.

La morue ne demeure pas toujours dans les mêmes eaux. Sans être un poisson véritablement migrateur, que les variations de température poussent d'une région dans une autre, par des routes immuables, et qui revient au point de départ, quand il y retrouve des conditions climatologiques convenables, la morue aime beaucoup à se déplacer. Elle voyage par bandes innombrables, et quitte le fond où elle se trouve, quand manque la nourriture qui convient à ses goûts ou l'abondance que réclame une pareille multitude d'êtres voraces et toujours affamés.

Ces habitudes ambulatoires lui font ainsi visiter, l'une après l'autre, toutes les régions sous-marines, qu'elle parcourt en tous sens; mais il n'a pas encore été possible de découvrir la véritable loi à laquelle elle obéit dans ses pérégrinations, qui la conduisent à peu près aux mêmes époques dans les mêmes parages (2).

Quoiqu'elle y existe, on ne peut aller chercher la morue ni dans les régions intertropicales, où la chaleur et l'électricité corrompraient le poisson pris, ni dans les mers glaciales, où les hommes ne tiendraient pas et où les lignes se transformeraient en glaçons. Nos compatriotes la pêchent sur les Bancs de Terre-Neuve et sur les côtes d'Islande : habite-t-elle normalement ces lieux ou vient-elle seulement

(1) Ad. Bellet, *Histoire maritime de Fécamp*, cité par de Seilhac, *Marins pêcheurs*, p. 110 et 111.

(2) Ad. Bellet, *La grande pêche de la morue à Terre-Neuve*, p. 7 et 8.

pour y frayer ? Les auteurs discutent et la question ne paraît pas tranchée. Des français la prennent aussi aux alentours des îles Féroé (1), sur le Dogger-Bank (2) et sur la côte occidentale d'Afrique.

Dans les lieux qu'elle a choisis, la morue abonde, elle fourmille plutôt. Malgré la tuerie annuelle, qui s'élève à deux cent cinquante millions ou même davantage, il ne paraît pas qu'elle ait diminué. C'est qu'elle a une fécondité prodigieuse : une femelle a jusqu'à neuf millions d'œufs — le tiers de son poïds — et la femelle de taille moyenne en a près d'un million. Michelet était effrayé de la puissance de reproduction du hareng :

« Qu'on songe que chaque hareng a quarante, cinquante, jusqu'à soixante-dix mille œufs! Si la mort violente n'y portait remède, chacun d'eux se multipliant en moyenne par cinquante mille, et chacun de ces cinquante mille se multipliant à son tour, ils arriveraient, en fort peu de générations, à combler, à solidifier l'Océan, ou à le putréfier, à supprimer toute race, et à faire du globe un désert. La vie impérieusement réclame ici l'assistance, l'indispensable secours de sa sœur, la mort ! Elles se livrent un combat, une lutte immense qui n'est qu'harmonie et fait le salut ». Heureusement, ajoute-t-il, « la nature a fait un genre glouton qui, de ses yeux écartés, ne voit guère, n'en mange que mieux, qui n'est qu'estomac, la gourmande tribu des gades : merlan, morue, etc... Le merlan s'emplit, se comble de harengs, et devient gras. La morue s'emplit, se comble de merlans, et devient grasse. Si bien que le danger des mers, l'excès de la fécondité, recommence ici, plus terrible. La morue est bien autre chose que le hareng... Et c'est cette bête, de maternité redoutable, qui mettrait le monde en péril. Au secours ! Lançons des vaisseaux, équipons des flottes » (3).

Ce conseil a été suivi, bien avant qu'il fût donné ! C'est que la morue, si abondante, est une nourriture fort savoureuse et substantielle. Tout en elle est utile : sa chair d'abord, les foies qui donnent l'huile, rebutante mais fortifiante à souhait, l'huile de foie de morue, les rogues aussi ou les œufs, que les marins mettent de côté bien précieusement et qui, rapportées en France, serviront d'appâts à nos pêcheurs côtiers. Et ainsi le monde a été sauvé du danger que redoutait Michelet.

---

(1) Au nord de l'Ecosse et au sud-est de l'Islande.

(2) Dans la Mer du Nord.

(3) MICHELET, *La mer*, p. 104-105.

⁂

La morue est très vorace. Son estomac volumineux produit une telle quantités de sucs digestifs, et si puissants, qu'un gros crabe avalé tout vivant y est réduit en bouillie en moins de six heures : la carapace devient d'abord rouge comme si elle était plongée dans l'eau bouillante et bientôt elle s'amollit et se dissout (1). La morue s'attaque à toutes les proies : vers, mollusques, poissons ou crustacés. Elle est moins difficile évidemment quand elle a faim : les pêches abondantes correspondent à un état de maigreur du poisson. Elle se jette alors sur tout, sur l'hameçon nu que lancent les Islandais dépourvus d'appât, et les marins, pour la prendre, font usage de tout : hareng, sardine ou maquereau salés, têtes ou rogues de morues, chien de mer frais ou salé, chair de dadain ou d'autres oiseaux marins. A l'ordinaire, la morue est aussi capricieuse que gourmande et il faut l'attirer avec une nourriture qui lui plaise : c'est l'appât, ou, en terme du métier, la boëtte. La question de la boëtte est tout à fait importante et de s'en procurer est à la fois un problème difficile et un travail pénible pour les équipages des voiliers de Terre-Neuve. Les chalutiers n'en ont pas besoin; et les Islandais n'appâtent pas, sauf quand la boëtte se présente toute seule. Au bout de leurs lignes il y a un petit poisson de métal, et le mouvement du navire fait croire à une proie qui échappe : la morue s'y précipite et s'enferre.

Les marins des Bancs emploient différents appâts suivant les époques ou les préférences : autrefois ils utilisaient le *hareng* frais, que les Islandais mettent aux hameçons, quand ils le trouvent dans le ventre des morues pêchées. Avant le Bait-bill, les Terreneuviens, qui s'en servent pour leur propre compte, le vendaient à nos pêcheurs. De petits bateaux, appelés galopeurs, venaient apporter à Saint-Pierre le hareng pêché sur les côtes de Terre-Neuve, en particulier dans les baies de Fortune et de Plaisance, où il abonde. Aujourd'hui, sur les Bancs, on ne peut songer à l'utiliser :

(1) Léon de Seilhac, *Marins pêcheurs*, p. 109.

il est impossible de le pêcher sur place, et salé, comme il faudrait, il est loin d'avoir la même valeur; il ne sert plus alors qu'à prendre le bulot.

La *Mya arenaria* ou grande *coque* de mer est la boëtte préférée des Américains, qui la trouvent en abondance dans le golfe du Saint-Laurent et sur les côtes de la Nouvelle-Ecosse. Ils la salent légèrement et en font de grandes provisions au début de la campagne. Nos pêcheurs qui l'ont essayé ne lui ont pas trouvé les mêmes qualités que les Américains. Ceux-ci ont même essayé la *moule* ordinaire, également salée en barils : nous ne savons quels ont été les résultats. Nos marins s'en servent aussi, à défaut d'autre appât. Mais c'est une boëtte trop molle, qui tient peu sur l'hameçon et qui ne peut rester sur les longues lignes dormantes des banquais.

Le *capelan* fut longtemps considéré comme le meilleur des appâts : la morue en est très friande. C'est un petit poisson, de la même famille que la morue, caractérisé, comme elle, par trois nageoires dorsales. Le capelan se montre, chaque année, et avec une régularité mathématique, sur les côtes de Terre-Neuve et de Saint-Pierre-et-Miquelon. Il voyage toujours en bancs très serrés, comme le hareng dans la Manche. Le flot qui déferle sur les côtes pendant les quelques jours que dure le passage est d'un blanc laiteux. Beaucoup de ces poissons s'échouent sur le sable, rejetés par la mer.

Dès qu'il est signalé, les Terreneuviens et les pêcheurs de Saint-Pierre-et-Miquelon vont, sur des barques appelées capelanières, le cueillir dans des sennes ou des filets flottants. Ils le prennent en grande quantité, et le mettent en barils, après l'avoir légèrement salé, pour l'empêcher de se corrompre.

Les Terreneuviens le vendaient à nos marins fixés sur le French-Shore, qui étaient ainsi pourvus de boëtte pour la deuxième pêche : c'était, pour cette période, l'appât presque unique. Mais, en 1886, nous le savons, dans le but de porter un coup mortel à notre industrie morutière, le Parlement de Saint-John's vota le Bait-bill, qui interdisait la vente de toute boëtte aux étrangers. Depuis lors, nos bateaux ne peuvent plus s'approvisionner qu'à Saint-Pierre même, et la plupart n'y vont pas.

Après le vote du Bait-bill, nos pêcheurs se trouvèrent dans l'embarras. Des marins fécampois eurent l'heureuse inspiration, le capelan faisant défaut, d'appâter avec du *bulot* ou *coucou*, qui, à la vérité, avait déjà été utilisé, mais accidentellement. C'est un mollusque à coquille en spirale comme l'escargot : on l'appelle d'ailleurs escargot de mer. Sous les noms de bigorneau ou gros vignot, il est assez connu sur les bords de la Manche. On écrase la coquille pour le mettre sur l'hameçon : sa chaire est coriace, et n'a pas pour la morue le même attrait que le capelan ou l'encornet. Il n'en est pas moins le plus précieux des appâts, s'il n'est pas le meilleur : et, depuis quelques années, il constitue presque toute la boëtte des navires français sur les Bancs. Il y a changé presque complètement les conditions de la pêche : les marins trouvant leur appât sur les lieux mêmes ne sont plus contraints, comme auparavant, d'aller deux fois par saison le chercher à Saint-Pierre : ils y gagnent un temps précieux. C'est de l'adoption du bulot comme boëtte que datent les navires à grand tonnage, les trois-mâts, qui peuvent conserver à bord les produits de toute la campagne.

Il y a du bulot à peu près partout sur les Bancs, mais dans certains endroits il pullule : il est fort important de se trouver près d'un fond à bulot. Le commandant Reculoux a dressé des cartes bulotières : on voit, d'après ces cartes, que le bulot, abondant à l'Est du Grand-Banc, rare à l'Ouest et au Nord, habite surtout la partie Sud-Ouest, et se trouve un peu sur le Banquereau. Ce mollusque affectionne particulièrement les fonds hauts et sablonneux, tandis que la morue se plaît mieux sur les fonds rocheux.

Sur chaque bateau, un ou deux doris sont chargés de prendre le bulot. Pour cela, on descend sur les fonds des filets en forme de manne, ou chaudrettes, dans lesquels on a placé des morceaux d'un cheval salé qu'on a rapporté de France, ou même, quand le cheval fait défaut, des têtes de morue. Le bulot s'emprisonne en grimpant le long des côtés pour aller manger. Quand on remonte les chaudrettes, elles sont remplies de précieux coquillages.

Le bulot a sauvé la pêche française de la mort : nous avons pu nous priver des services que les Terreneuviens ne

voulaient plus nous rendre. Nous ne devons pas toutefois nous endormir dans une sécurité trompeuse. Déjà les patrons de pêche ont constaté que les bulots qu'on lève maintenant sont sensiblement plus petits que ceux que l'on ramenait il y a vingt ans. Peut-être ce mollusque ne se reproduit-il pas assez rapidement et bientôt ne suffira-t-il plus aux besoins de notre industrie ? Il s'en fait une consommation énorme : chaque navire à Terre-Neuve met à l'eau par jour au moins 16.000 hameçons.

La reine des boëttes, au dire des pêcheurs, c'est *l'encornet* ou calmar. L'encornet est un mollusque, de l'ordre des céphalopodes, qui ressemble beaucoup à la seiche de nos côtes, et lance comme elle un liquide noirâtre assez caustique. Il voyage par bandes, à intervalles irréguliers, poursuivant avec acharnement des bancs de poissons migrateurs, qu'il dévore avidement : il fait la chasse au hareng, au sprat, à la sardine, qui fuient devant lui. Sa présence dans la mer du Nord y contrarie parfois la pêche du hareng. Dans la belle saison, sur les Bancs, il grouille à certains jours autour des bateaux : la mer prend alors une teinte rosée, qui décèle sa présence. Son passage est très rapide; aussi, quand il est signalé, tout l'équipage se précipite pour le prendre : d'autant que, à son apparition, la morue abandonne les autres appâts. La nuit, l'homme de quart tient toujours à la main une ligne, et, s'il constate que « l'encornet donne », il appelle immédiatement l'équipage, qui monte sur le pont, à n'importe quelle heure de la nuit, pour cueillir la précieuse boëtte. On le pêche du bord, au dans les doris, suivant les préférences du capitaine. L'encornet se prend avec des *turlutes*. Les turlutes sont de petites masses de plomb, ayant vaguement la forme de poissons, peines en rouges ou nickelées, et hérissées de pointes d'acier recourbées : on les lance telles quelles, sans appât. Trompé par le mouvement de l'engin, et croyant à une proie qui s'enfuit, l'encornet se lance et s'accroche. Les navires banquais à l'ancre sont toujours garnis de turlutes.

Il est rare que l'on prenne, même aux meilleurs moments, assez d'encornet pour boëtter toutes les lignes sur un bateau : une goélette n'en consomme pas moins de deux barils par jour, et un grand navire en emploie plus de huit

cents kilogrammes. Mais on ne laisse jamais passer l'occasion de s'en procurer, fût-ce en quantité très minime : c'est toujours un bon appoint au bulot, qui risquerait sans cela d'être insuffisant (1).

Pêcher la morue, prendre la boëtte, telles sont donc, avec la préparation du poisson, les principales occupations des marins sur les lieux de pêche : nous savons déjà ce qu'elles réclament de vigilance, de volonté et de travail.

(1) Léon de Seilhac, *Marins pêcheurs*, p. 128 à 138. — Ad. Bellet, *op. citat.*, p. 214 à 221. — E. Hervé, *le French-Shore et l'arrangement du 8 avril 1904*, p. 35 à 44.

CHAPITRE V

L'Equipage d'un Bateau de Pêche

Etat-Major d'un bâtiment : Exigences de la loi. — Saleur. — Mousses et novices. — Division du travail

La constitution de l'équipage sur les bateaux de pêche est soumise aux mêmes règles que sur les autres navires : tous les officiers et les trois quarts des hommes doivent être français (1). En fait, il n'y a aucun étranger à bord des bateaux de pêche : les armateurs tiennent à garder la prime que l'Etat alloue à l'armement pour tout marin français.

Un capitaine au cabotage peut commander les navires de pêche de Terre-Neuve (2); un patron pêcheur peut commander ceux d'Islande, à condition qu'il ait fait cinq voyages, dont les deux derniers en qualité d'officier, à la pêche de la morue sur les côtes d'Islande (3 , et qu'il ait subi un examen spécial (4). Il est question de réglementer les connaissances à exiger des capitaines et officiers des navires de grande pêche. Un décret à l'étude créera un diplôme de capitaine de pêche, comportant deux catégories, dont l'une applicable au commandement des navires de Terre-Neuve et d'Islande, l'autre au commandement des bateaux qui pêchent en

(1) *Décret 21 septembre 1793.*
(2) *Loi du 23 juin 1836.*
(3) *Loi du 24 juin 1851*, art. 6.
(4) *Décret 15 janvier 1852 et 27 décembre 1872.* — B. O., p. 116 et 725.

Afrique occidentale, aux Féroé ou au Dogger-Bank. Dans chaque catégorie, un examen spécial sera institué pour les seconds et les officiers.

Aujourd'hui, à bord de tout navire armé aux grandes pêches, il doit y avoir, avec le capitaine, un second possédant soit un brevet ou diplôme lui permettant de commander le navire, soit le brevet de capitaine au long cours, de lieutenant au long cours ou de capitaine au cabotage, soit le diplôme d'élève ou d'officier de la marine marchande. Il peut donc arriver que le second possède un diplôme plus élevé que celui de son capitaine.

Il faut qu'il y ait au moins un autre officier, diplômé, ou ayant fait, à un titre quelconque, deux campagnes de grande pêche.

A titre transitoire, peuvent exercer les fonctions de second les marins qui, antérieurement au 31 décembre 1912, auront en fait exercé, durant deux campagnes de grande pêche, les fonctions de second; ou, qui, ayant fait deux campagnes de grande pêche, auront justifié, en passant un examen spécial, qu'ils possèdent les connaissances nautiques nécessaires pour assurer la sécurité de la navigation (1).

Tout mécanicien chargé de la conduite de la machine sur un chalutier à vapeur doit être breveté; et tout mécanicien chef de quart sur un bâtiment de pêche à vapeur d'au moins 500 chevaux doit aussi posséder son brevet.

A titre transitoire, sont dispensés de toute autre justification les hommes qui, au moment de la mise en vigueur du règlement d'administration publique des 20 et 21 septembre 1908, avaient exercé, durant deux campagnes, les fonctions de chef mécanicien ou de mécanicien chef de quart, suivant les cas (2).

Une circulaire du 16 mars 1912 se préoccupait, non pas de l'insuffisance numérique des officiers à bord des navires de grande pêche, mais de leur trop grand nombre : l'embarquement de certains marins, sous la qualification d'officier,

(1) *Décret 4 août 1910.* B. O., 2802.

(2) *Art. 4. Régl. Adm. publ.*, 20 et 21 sept. 1908.

n'ayant d'autre but que de leur faire attribuer abusivement des allocations plus élevées sur la Caisse de Prévoyance. Il était recommandé de vérifier si ces prétendus officiers ont bien les connaissances nautiques voulues.

Telle est la composition de l'état-major des équipages sur les navires de pêche. Parfois, moins souvent que jadis, a côté du capitaine, du second et des autres officiers, se trouve un homme, dénommé, suivant les régions, subrécargue ou patron de pêche : c'est un simple matelot, dépourvu de tout brevet, mais reconnu comme bon pêcheur, qui, sur les lieux de pêche, représente l'armateur et prend effectivement la direction du travail. C'est lui d'ailleurs qui, à défaut de l'armateur, a recruté l'équipage. Le capitaine est alors un simple capitaine *porteur*, chargé de *porter* les marins sur les lieux de pêche et de les rapporter en France. Cette dualité de commandement ne va pas sans des difficultés, et c'est ce qui fait que de plus en plus on concentre l'autorité dans la même main.

Un personnage important du bord, c'est le saleur. Le métier est très dur; et de la façon dont a été salée la morue dépend sa saveur et sa valeur marchande. Le travail du saleur a donc une influence considérable sur le résultat financier d'une campagne. C'est pourquoi on fait à ce pêcheur des conditions fort avantageuses, plus avantageuses parfois qu'aux officiers ou au second.

En principe, on doit embarquer un mousse et un novice par quinze hommes ou fraction de quinze hommes d'équipage (1). Dans la pratique, il y a des tolérances, et l'on admet que trois mousses ou novices suffisent pour un équipage de trente hommes.

Est considéré comme mousse tout inscrit provisoire âgé de moins de 16 ans; est considéré comme novice l'inscrit provisoire âgé de plus de 16 ans et de moins de 18 (2). L'embarquement des mousses n'ayant pas 15 ans révolus est interdit sur tout navire armé pour les grandes pêches (3).

---

(1) *Loi 17 avril 1907*, art. 30, c.

(2) *Instruct. minist.*, 17 mai 1909, art. 95.

(3) *Loi 17 avril 1907*, art. 30, a.

L'inscription des mousses sur les matricules de la Marine est subordonnée, dans tous les cas, à la présentation d'un certificat d'aptitude physique délivré à titre gratuit par un médecin que désigne l'autorité maritime (1). En fait, on peut admettre sur les bateaux de pêche des enfants de 14 ans, pourvu qu'ils aient obtenu le certificat d'aptitude physique, et à condition qu'il y ait à bord un parent qui puisse prendre soin d'eux, père, frère ou tuteur.

Les novices et les mousses, sur les vapeurs, ne peuvent être employés au travail des chaufferies ou des soutes (2).

Sur les navires de pêche, comme d'ailleurs sur tout navire de plus de 25 tonneaux de jauge brute, les novices et les mousses ne peuvent être employés au service des quarts de nuit, de huit heures du soir à quatre heures du matin (3).

A bord de tous les bateaux, voiliers ou vapeurs, de Terre-Neuve et d'Islande, l'équipage entier travaille à la pêche, sauf le cuisinier, les mécaniciens, les ramendeurs (4), et les hommes occupés à la manœuvre. Sur les chalutiers et les voiliers d'Islande, le capitaine ou patron est absorbé par la direction du navire. Sur les voiliers de Terre-Neuve, il travaille la morue, comme les camarades de l'équipage. Il entraîne les autres: et tout le monde s'y met de bon cœur. Il n'y a point d'oisifs sur les lieux de pêche; s'il en était, ils seraient mal considérés et parfois fort maltraités.

---

(1) *Instruct. minist.*, 17 mai 1909, art. 95.

(2) *Loi du 17 avril 1907*, art. 30, b.

(3) *Loi du 17 avril 1907*, art. 30, b.

(4) Raccommodeurs de chaluts.

CHAPITRE VI

La Journée du Pêcheur

A TERRE-NEUVE, sur les VOILIERS : *lever ; relève des lignes ; travail du poisson ; préparation et pose des lignes ; pêche de la boëtte ; travaux supplémentaires. — EN ISLANDE,* SUR LES VOILIERS : *les hommes pêchent du bord sur le navire qui marche ; bordées ; en pratique ; travail de la morue ; le froid ; les cas extraordinaires. — SUR LES CHALUTIERS : apparition du chalut à Terre-Neuve et Islande ; ce qu'est un chalut ; sa manœuvre ; travail sur un chalutier.*

L'organisation du travail est fort différente à bord des navires à voiles et des chalutiers. Nous nous occuperons d'abord du vieux mode de pêche : en premier lieu, sur les Bancs de Terre-Neuve, puis sur les côtes d'Islande. Nous verrons enfin ce qu'est le chalutage.

A Terre-Neuve, dès la fine pointe du jour, et, suivant la consigne, « aussitôt qu'il peut distinguer la tête des clous sur le pont », l'homme de quart descend au poste et dans la cabine d'arrière, pour réveiller tout le monde : le lever a lieu vers cinq heures, plus tôt même en juin et juillet.

Dès qu'ils sont prêts — et la toilette n'est pas longue — les hommes montent sur le pont. Sur quelques bateaux, on récite en commun une courte prière. Puis les pêcheurs courent vers la dunette : jadis, c'était la première distribution de « goutte »; aujourd'hui le boujaron (1) d'eau-de-vie est remplacé par du vin blanc, du café, ou du bouillon chaud.

(1) Mesure dans laquelle on distribue l'alcool.

Les hommes montent deux par deux sur les doris. Les doris sont de petits canots qui ressemblent assez aux bateaux de papier que fabriquent les enfants. Ils sont, malgré les apparences, très solides sur l'eau ; ils ont surtout le grand avantage de s'emboîter les uns dans les autres et tiennent ainsi peu de place sur le navire. On peut leur adapter un mât et une petite voile : la manœuvre en est simplifiée d'autant. Les pêcheurs partent donc faire la « relève » des lignes qu'ils ont tendues la veille. Il faut parfois, pour les rejoindre, faire un, deux kilomètres, et même davantage. « Par un temps calme, relever les lignes est une opération qui ne demande pas d'efforts excessifs. Mais tirer pied par pied, d'une profondeur de soixante-dix à cent mètres, huit cents mètres de lignes, dans une marée de « hale», c'est-à-dire quand il vente frais, et qu'au poids ordinaire des lignes s'ajoute le remorquage du doris contre le vent et contre la lame, c'est là un travail littéralement exténuant » (1).

La levée des lignes, qui dure de quatre à cinq heures en moyenne, peut atteindre de huit à douze heures en ces jours de dure marée. Le témoin que nous venons de citer raconte que, parti un matin à deux heures et demie, il ne put rentrer qu'à trois heures du soir. Certains hommes n'ont plus la force de remonter sur le navire. On leur passe un cordial. Les pêcheurs affirment que, sans cela, ils n'auraient pas, à certains jours, le courage d'embarquer le poisson, les lourds paniers de lignes, tout l'armement du doris, ni même leur personne. Quelques-uns doivent être hissés à bord.

Vers neuf heures ou dix heures donc, en temps normal, plus tard quelquefois, les doris reviennent chargés de morues. On débarque poissons et lignes : le travail dure de vingt-cinq à trente minutes. Puis c'est le moment du *déjeuner* : le repas, quoique fort léger, procure aux hommes un repos d'un quart d'heure, rarement d'une demi-heure.

Ensuite, tout l'équipage se met à travailler la morue. On commence par l'*ébrouailler*, c'est-à-dire, par lui enlever les

---

(1) *Pêcheurs de Terre-Neuve : Récit d'un ancien pêcheur*, cité par *Bulletin Œuvres de Mer* n° 1, janvier 1897, p. 28.

intestins. Après cette opération, la morue est jetée dans un parc rectangulaire, construit sur le milieu du pont. On a eu bien soin de mettre de côté les foies, dont on fait l'huile, et les langues qui sont, de par l'usage, partagées entre les hommes à la fin de la campagne. Puis on *décolle* la morue : c'est l'ouvrage du novice. Il monte dans le parc « pelleté » et botté pour la circonstance; sanglé dans un grand tablier de toile à voile fortement goudronné, il reste debout au milieu du poisson gluant, sanguinolent, que le roulis fait passer et repasser à travers ses jambes. Il saisit une à une les morues, dont il abat la tête sur la « guillotine », sorte de couteau à pain renversé, fixé sur un billot.

C'est enfin le tour du *trancheur*, ordinairement le patron ou capitaine, qui fend la morue en deux et lui enlève l'épine dorsale. Le saleur peut alors se livrer à son opération, fort délicate, comme l'on sait.

A midi, les hommes prennent un repas substantiel.

Dès qu'ils ont mangé, les dorissiers préparent la nouvelle pêche, pendant que les autres continuent la préparation de la morue. Ils boëttent leurs lignes. Boëtter, c'est amorcer les hameçons. Chaque pêcheur a douze pièces de lignes; la ligne a cent seize mètres. Il y a, sur une ligne, de soixante-dix à soixante-quinze hameçons rattachés à la ligne par des « empèques », ou ficelles d'environ $1^{m}20$ de longueur : soit environ neuf cents hameçons sur quatorze cents mètres de lignes. « Quand tout va bien, quand les lignes sont revenues en bon état, ce travail prend deux à trois heures; mais le plus souvent, les lignes ont du « brouillé », c'est-à-dire que, sur des longueurs tout à fait variables, elles sont à l'état de véritables fagots de ronces ou d'épines. Ligne principale, empèque et hameçons sont tordus, emmêlés de telle sorte qu'on ne voit plus du tout par quel bout prendre son ouvrage. Il faut alors détacher les hameçons, suivre les mille replis des cordes les uns à travers les autres, et, une fois les cordes débrouillées, remplacer les empèques cassées, rattacher les hameçons, les boëtter, et « lover » les cordes avec précaution dans des paniers. Tout ce travail se fait à moitié plié en deux : il est facile de s'imaginer qu'il n'a rien de récréatif. Quand la séance se prolonge, on éprouve le besoin

de se redresser, et, pendant la première pêche, alors que souffle la bise ou que tombent les brumes glaciales, même la neige, plus d'un s'arrête pour souffler dans ses doigts engourdis » (1) Le bon pêcheur, à la vérité, lui, a moins que les autres de brouillé : et le travail, pénible, est pour lui moins dur que pour l'incapable, le débutant ou le paresseux.

A quatre heures, les hommes prennent une légère collation; puis ils descendent à nouveau dans les doris et vont tendre les lignes, ou, comme ils disent, les « élonger ». Les lignes s'élongent sur une longueur d'environ deux milles : elles sont maintenues par deux ancres. Et, pour les retrouver, les hommes mettent à chaque bout de leur « tentie » (2) une bouée surmontée d'un drapeau, dont les couleurs diffèrent avec les doris.

Quand la morue donne, il y a parfois deux « tenties » par jour : on tend et on relève deux fois les lignes. Sur certains bateaux, au lieu de rapporter les lignes et de les boëtter à bord, on les boëtte sur place, après avoir détaché la morue capturée : les Américains et les Anglais ont, paraît-il, adopté ce système, qui, d'après les Français, n'est pas sans inconvénients. Cela s'appelle, en style de terreneuvas, «pomoyer» les lignes.

Les lignes tendues d'une façon ou de l'autre, les hommes reviennent souper, et sont libres, en temps normal, d'aller se coucher.

Non pas tous : il reste l'homme de quart, deux en cas de mauvais temps. Le quart est d'une heure. Sept hommes se succèdent ainsi sur le pont, parfois le double. Le marin de « quart » est chargé, s'il prévoit quelque danger, de sonner le branle-bas et de réveiller tout l'équipage. De plus, il tient toujours à la main une ligne qu'il relève sans cesse, pour voir s'il y a de l'encornet. Qu'il vienne à passer un banc de ce poisson, immédiatement le veilleur le signale et les pêcheurs, à peine couchés, les yeux gonflés de sommeil, remontent sur le pont, et, à qui mieux mieux, récoltent la précieuse boëtte.

---

(1) *Pêcheurs de Terre-Neuve : Récit d'un ancien pêcheur. Bulletin Œuvres de Mer*, n° 1, janvier 1897, p. 28.

(2) La « tentie », du verbe tendre, désigne, pour le pêcheur : l'ensemble des lignes tendues, et aussi l'action de les tendre.

Telle est la journée du pêcheur sur les Bancs. La durée du travail dépend beaucoup de l'habileté, du coup de main, l'énergie de chacun : c'est quatorze, quinze heures pour les uns, pour les autres seize, dix-sept et davantage. Quand la mer est houleuse, ou que la morue est abondante, ou bien quand passe l'encornet, les occupations s'accroissent d'autant et prennent sur le repos et le sommeil. Certains terreneuvas se rappellent avoir fait des journées de dix-huit, vingt, ou même vingt-deux heures. Disons pourtant que cela est rare. Point n'est besoin de cela pour que la tâche soit fort rude.

Maintenant, lève-toi, jour, pour qu'ils recommencent (1).

Le lendemain, ce sera la même besogne, ils se lèveront harassés; ils embarqueront dans les doris; ils retourneront chercher la morue et tendre les lignes. Et ce sera ainsi, sans trêve, même par la pluie et la brume, sans repos, ni hebdomadaire, ni mensuel, excepté celui qui est imposé par la tempête. Ce sont alors les « marées de paradis » : la mer est trop démontée, pour qu'on se risque à descendre dans les frêles barques. Ces marées ne sont pas rares. Et c'est pourquoi il est si difficile de réglementer le repos sur les navires de pêche. Les nouvelles chartes-parties portent : « Sur les lieux de pêche, le service est organisé suivant les nécessités de la pêche, à la condition toutefois qu'un repos minimum ininterrompu de huit heures soit assuré journellement au personnel. La durée journalière de ce repos peut être réduite à six heures, repas non compris, pendant cinq jours consécutifs » (2). La tradition impose, sur la plupart des navires, un chômage, ou au moins un demi-chômage, en l'honneur de la sainte Vierge, le 15 août.

Si du moins, les jours de travail, tout le monde rentrait à bord le soir ! Mais que la brume s'élève, que la mer s'enfle, que le vent souffle, que mât du doris se soit brisé, ou, si l'on est parti sans voile, qu'un aviron ou même les deux soient perdus, et voilà les deux hommes seuls, tout seuls, ne

(1) GUYAU, *le Rémouleur.*

(2) *Charte-partie voiliers de Terre-Neuve*, art. 11.

sachant pas où ils sont, où est leur bateau, ni même dans quelle direction. Ils voguent au gré des flots et des vents. La corne aura beau sonner, le pierrier (1) aura beau tonner : les malheureux n'entendront rien, ou bien ils seront incapables de se diriger. Les dérives sont assez fréquentes sur les Bancs. Il y aurait même, paraît-il, des professionnels de la dérive : le désir de ne pas travailler, l'espoir de se faire bien traiter par les équipages qui les recueillent, cela suffit, dit-on, pour que des pêcheurs s'exposent au danger de ne rencontrer personne, et de mourir de la mort la plus atroce. Mais les fausses dérives sont beaucoup plus rares que les vraies. Et les règlements sont sages qui ordonnent de mettre dans le doris une boussole et des provisions. La boussole risque bien souvent d'être inutile ; mais les provisions empêcheraient ces pauvres vagabonds de l'Océan de mourir de faim. Combien d'hommes n'a-t-on pas trouvés après huit ou dix jours de « dérive » demi-morts d'inanition ! Et ceux que l'on n'a pas trouvés ? Que sont-ils devenus ? On raconte des choses à faire frémir : deux hommes sont sur un doris ; la faim les a rendus fous. Ils s'élancent l'un contre l'autre et le plus fort apaise sa faim sur le cadavre de son camarade. Qu'en est-il ? On ne soupçonne pas toutes les horreurs que contient le mot bref par lequel on annonce la mort de certains pêcheurs : « Disparu en mer ».

⁂

En Islande, il n'y a point de doris ; la pêche se fait du bord.

A Terre-Neuve, le bateau est à l'ancre ; en Islande, il est toujours *en mouvement*. Il reste « sous voiles », mais la voilure est diminuée. Et le navire *dérive* ainsi lentement. Les marins se mettent, pour pêcher, du côté du vent, qui fréquemment souffle en bise glaciale, et souvent aussi apporte des rafales de neige aveuglantes.

---

(1) Petit canon très primitif que l'on tire, en temps de brume, pour avertir les navires de la présence d'un bateau de pêche et rappeler les pêcheurs égarés.

Chaque pêcheur a une ligne immense : deux ou trois cents mètres. La ligne porte plusieurs hameçons ; elle est entraînée au fond par un plomb très lourd. Pour atténuer le frottement de la ligne contre la paroi du navire, on la fait passer sur une glissière en bois de pommier, ayant la forme d'un V, qui porte le nom de « mèque », et s'enfonce dans la lisse du bateau.

L'homme tient toujours sa ligne à la main, et sans cesse la remonte. Ce mouvement a pour but d'attirer la morue, qui se précipite d'autant plus avidement sur l'appât qu'il semble vouloir lui échapper ; c'est aussi une façon de savoir si la morue a « mordu ». Il faut beaucoup d'adresse et de vivacité pour sentir la morsure du poisson, le piquer, le haler à bord, sans perdre de temps, et sans retirer inutilement sa ligne (1).

Comme il y a, le long du bord, des places plus agréables, les marins avancent d'une place tous les jours, et chacun passe successivement à tous les postes de pêche du navire, sauf les officiers qui restent aux mêmes endroits, les meilleurs.

L'équipage d'un bateau islandais est divisé, *en principe*, pour le travail, en trois sections ou « bordées » : la bordée de quart, la bordée de veille, qui pêchent, la bordée de repos, qui est censée dormir. Chaque bordée travaille ou se repose pendant trois heures, suivant les cas. La bordée de repos devient tour à tour bordée de veille et bordée de quart : et cela jour et nuit.

Dans la pratique, le capitaine ou patron intelligent qui constate l'absence de morue envoie reposer tout son monde; il ne laisse sur le pont que le personnel strictement nécessaire à la manœuvre et à la garde du navire; et, quand le poisson donne, il fait pêcher ensemble ses trois bordées. Point n'est besoin, en l'occurrence, de donner des ordres : tout l'équipage monte sur le pont, et chacun s'apprête à prendre le plus grand nombre possible de morues. Songez donc : chaque homme sera payé selon la quantité qu'il aura

(1) F. Gicquel, *La pêche d'Islande.*

prise. A toute morue qu'il ramène le pêcheur arrache la langue, qu'il dépose dans une petite manne placée auprès de lui : c'est sa comptabilité.

Quand le parc est rempli de morues, ou bien quand « ça ne mord plus », ou seulement quand la nuit arrive, tout l'équipage, ou une partie seulement, se met à travailler le poisson. La tâche est la même qu'à Terre-Neuve : avec cette différence qu'ici la morue est vivante encore. Le *piqueur* l'éventre, le *décolleur* lui retire le foie et les intestins, puis lui arrache la tête, le *trancheur* lui enlève l'épine dorsale, le *gratteur* racle les caillots de sang, et jette le poisson dans une « braille », où un marin le lave soigneusement à l'eau de mer, et le passe au *saleur*, qui l'empile dans la cale après l'avoir salé.

La préparation du poisson impose aux pêcheurs moins de travail et d'activité que la pêche elle-même : c'est le moment où le froid se fait le plus cruellement sentir. Les hommes souffrent parfois tellement de « l'onglée » qu'ils en perdent connaissance. D'autant que, à ce moment, il faut forcer de voiles, pour regagner pendant la nuit la dérive de la journée : à chaque instant, les matelots sont couverts par les embruns, qui se congèlent sur leurs « cirés ». Leur barbe est pleine de glaçons et leur visage bleui par le froid.

Et les hommes restent ainsi, pendant cinq ou six heures, quand la pêche a été fructueuse. « Chacun d'eux, à tour de rôle, entonne une chanson aux couplets interminables, dont le refrain est repris en chœur. L'orchestre se compose du vent qui siffle dans les cordages, des lames qui frappent les flancs du navire, et des cris de mille goëlands qui se disputent les débris jetés à la mer » (1).

La nouvelle charte-partie réglemente le repos des pêcheurs : comme à Terre-Neuve, un repos minimum ininterrompu doit être assuré journellement au personnel. La durée journalière de ce repos peut être réduite à six heures — repos non compris — pendant cinq jours consécutifs (2). Il

(1) L. DE SEILHAC, *Marins pêcheurs*, p. 172 et 173.

(2) Art. 7 de la Charte-partie.

est facile de deviner quel cas sera fait de cette réglementation. S'il n'y a pas de poisson, les hommes se reposeront, parfois, des journées entières. Quand la morue sera abondante, les marins pêcheront toute la journée, et même la nuit : ils s'arrêteront au moment des repas, le matin, à midi, et à sept heures du soir. En Islande, ce n'est pas treize ou quatorze heures de travail, c'est parfois vingt-quatre heures qu'il faut compter. Et comme elle devient pesante, cette ligne qu'on tire toujours, qu'on relance sans cesse, pour la tirer encore ! C'est là l'ordinaire : il y a l'extraordinaire, avec les appareillages qu'il faut faire pour chercher les lieux plus poissonneux, et les manœuvres pour éviter les abordages ou fuir devant la tempête. Les hommes du moins ici restent toujours ensemble et ne courent pas le risque des dérives, comme à Terre-Neuve.

⁂

Nous savons que le chalut a fait son apparition à Terre-Neuve et en Islande.

Non sans créer des incidents ni sans susciter des récriminations. L'ancien armement a vu d'assez mauvais œil les nouveaux venus sur les lieux de pêche. Là-bas il y a eu, contre le chalutage, les mêmes doléances que sur nos côtes, et de nombreux incidents se sont produits entre voiliers et chalutiers, que les officiers des croiseurs ont eu peine à prévenir et à régler.

Les chalutiers, dit-on, passent à travers les lignes tendues; et quand les dorissiers vont faire la relève, après avoir ramené 400 ou 500 mètres à bord du doris, ils s'aperçoivent que les lignes sont coupées. C'est une perte appréciable pour le navire; mais c'est un gros risque pour les marins eux-mêmes, qui n'ont plus aucun point de repère et ne savent plus en quelle position ils se trouvent par rapport à leur navire.

Les chalutiers sont un danger sérieux pour les autres bateaux. Le bâtiment qui traîne un chalut n'est pas libre dans sa manœuvre; il est, par le fait, beaucoup moins souple. S'il évolue dans les parages des voiliers, ce sont de perpétuels dangers d'abordage.

Ces plaintes sont fondées et il y a lieu de réglementer les évolutions des chalutiers au milieu des navires à voiles : il est possible, sinon facile, d'obtenir qu'ils laissent à une certaine distance les bateaux mouillés sur les Bancs de Terre-Neuve. Les observations faites à leurs capitaines ont dû porter leurs fruits : le commandant de la *Ville d'Ys* n'a eu connaissance, en 1920, d'aucun incident entre vapeurs et voiliers. Il n'ose toutefois se porter garant qu'il en soit ainsi dans les prochaines campagnes de pêche.

Le chalut est une grande poche en filet, attachée à l'arrière d'un bateau en marche, maintenue béante par une armature en fer, et dont la partie inférieure racle le fond de la mer. Les chaluts sont de formes très variées, mais se ramènent à deux types principaux : le chalut à vergue et le chalut à panneaux.

La vergue se compose de deux pièces de bois taillées en biseau et réunies par une forte ligature : les extrémités sont fixées à deux patins en métal, sur les côtés du chalut, qui se trouve ainsi largement ouvert. L'engin est rattaché au bateau par un câble de traîne appelé *fune* ou *halin*, qui se relie aux patins par deux autres câbles formant patte d'oie. La vergue a la même longueur que la quille du bateau : ainsi se trouvent limitées les dimensions du chalut, et la capacité de pêche du navire. C'est cet inconvénient qui a fait adopter le chalut à panneaux, ou *otter trawl*, d'origine anglaise.

Le filet a toujours la même forme, mais il est beaucoup plus grand. Les panneaux sont deux planches inclinées, disposées de chaque côté de l'ouverture du chalut et qui, dans l'eau, jouent le même rôle que, dans l'air, les ailes d'un cerf-volant : la résistance du courant les oblige à s'écarter dans des directions obliques. Deux câbles les relient à la *fune*. Les panneaux ne sont pas placés immédiatement aux extrémités de la poche; ils sont rattachés au chalut par deux longues ailes, qui sont comme des prolongements de l'appareil. Le poisson est ainsi rabattu vers le centre et peu à peu emprisonné dans le filet. Ce dispositif permet de donner au chalut une ouverture très large; et le bateau est allégé d'une vergue encombrante et dure à

traîner. L'orifice de la poche peut atteindre cinquante mètres : avec la vergue il ne va pas au-delà de vingt mètres.

Le chalutage se fait à la voile ou à la vapeur. La vapeur est évidemment préférable : les bateaux peuvent marcher par tous les temps, prendre la vitesse voulue, et livrer rapidement les produits de la pêche. Sur les voiliers qui n'ont pas de moteur pour la manœuvre du chalut, ce travail est très long et fort pénible. Il faut souvent l'interrompre et le bateau doit alors mouiller sur le chalut. Les marins ont à essuyer, dans cette position critique, de violentes tempêtes : et, pour ne pas perdre le train de pêche, ils résistent jusqu'au dernier moment. Quand ils se décident à couper la fune, il est parfois trop tard. Bien des naufrages se sont produits, causés par la difficulté de ramener le chalut en un jour de tempête. Le risque est fort atténué, sinon supprimé, sur le chalutier à vapeur, où la manœuvre est plus facile et partant plus rapide. A Terre-Neuve et Islande on n'emploie que les vapeurs. S'ils sont loin, aujourd'hui, d'avoir les mêmes dimensions, ils ont les mêmes caractéristiques. Ce sont des bateaux en fer ou en acier qui sont faits pour affronter tous les temps : le pont est bombé, pour faciliter le rapide écoulement de l'eau laissée par les coups de mer. A l'avant s'élève un dos de tortue, sous lequel peut s'abriter l'équipage, qui manœuvre ainsi le chalut en toute sécurité. Ces navires, construits pour la traction plutôt que pour le transport, ont une vitesse normale de huit à treize nœuds. Pendant la traîne, ils font deux nœuds ou deux nœuds et demi.

On utilise, à bord des vapeurs, le chalut à vergue aussi bien que l'otter-trawl : quelques-uns même, qui avaient abandonné le premier pour le second, ont repris le chalut à vergue. C'est surtout le chalut à panneaux toutefois que l'on emporte à Terre-Neuve et en Islande.

La manœuvre du chalut est assez simple. Lorsque le bateau est arrivé sur les lieux de pêche, et qu'on a trouvé, au moyen de sondages, une profondeur et un fond convenables, le patron fait stopper, et le navire est dirigé *debout à la mer*. Les panneaux sont immergés l'un après l'autre, puis le filet. Le navire se remet en marche très lentement : on dévide ainsi une longueur de fune égale à trois fois la

profondeur mesurée. Bientôt le chalut se trouve en bonne position sur le fond et le bateau reprend sa vitesse ordinaire. Le câble est fixé à demeure sur le tambour d'un treuil : si le chalut s'accroche à un rocher ou s'embourbe dans la vase, le treuil se met en mouvement et la fune se dévide, pour éviter une rupture. Le câble sert de téléphone; auprès se tient toujours un homme, qui devine, par les vibrations de la fune, ce qui se passe au fond de la mer; de temps en temps, il applique l'oreille pour mieux se rendre compte. Parfois il est nécessaire de rallonger ou de raccourcir la longueur de la traîne : le matelot, par le déplacement d'un levier, effectue l'opération. Il fait augmenter, ralentir, ou même arrêter la marche du navire, suivant les indications qu'il recueille.

La durée de traîne varie avec la profondeur des lieux de pêche. Les vapeurs du Golfe de Gascogne lèvent le chalut toutes les six ou sept heures. Dans la Manche, qui est une mer peu profonde, le trait de chalut est en général de trois heures. En Islande et à Terre-Neuve, on relève le chalut toutes les deux heures à peu près, de façon à donner à l'équipage un travail régulier.

Après la traîne le bateau s'arrête, et le chalut est ramené à bord. Sur les voiliers, quand il faut faire à bras cette manœuvre, elle est, nous le savons, longue, pénible et dangereuse. Avec le treuil à vapeur, elle se fait rapidement et facilement. Un palan, attaché d'une part au haut du mât et de l'autre au fond du filet, sert à retourner la poche et à la vider de son contenu. Les chalutiers à vapeur sont ordinairement munis de deux ou plusieurs engins : dès que l'un est relevé, on mouille l'autre et la pêche recommence, sans interruption.

Les poissons répandus en désordre sur le pont, dans les parcs en planches, sont ensuite triés, puis travaillés comme sur les voiliers. Nous retrouvons ici les décolleurs, trancheurs, saleurs, avec lesquels déjà nous avons fait connaissance. L'occupation est la même en principe. Une partie de l'équipage reste occupée à la manœuvre du navire : le capitaine, les mécaniciens et les chauffeurs, le télégraphiste, ne prennent jamais part, sauf pour se distraire, au travail

de la morue. Les *ramendeurs*, qui n'ont point de raison d'être sur les voiliers, assurent la remise en état des filets qui subissent maints accrocs. La division du travail est, comme on voit, assez nette.

Il est inutile de donner à nouveau la réglementation du travail, qui, d'après les chartes-parties récentes, est la même sur tous les bateaux. Personne n'a pensé, croyons-nous, qu'elle pouvait être appliquée. Ici, du moins, les mécaniciens et les chauffeurs peuvent avoir des occupations et un repos à peu près réglés : ils assurent à tour de rôle la marche du vapeur.

Mais par ailleurs le travail est fort irrégulier. Pendant la tempête il ne faut pas songer à pêcher. A certains jours, le poisson manque et l'équipage chôme. D'autres fois, la morue ne se montre que la nuit : il faut profiter de l'aubaine. En Islande, pendant les mois de mars et avril, où, à vrai dire, il n'y a pas de jour, c'est la nuit qu'on chalute. Si le poisson est abondant, l'équipage intéressé n'hésite pas à besogner jour et nuit. Le labeur est rude : et l'on est d'accord pour affirmer que les marins des navires chalutiers ont une existence au moins aussi pénible que les autres pêcheurs; quelques-uns n'hésitent pas à dire plus pénible. Aucune de ces existences n'est enviable, et c'est le cas de dire : « pauvres pêcheurs ! »

CHAPITRE VII

La Nourriture pendant la Campagne

Eléments de l'alimentation. — Rations quotidiennes — Approvisionnement d'un bateau. — Cuisinier

Le menu n'est guère varié sur les bateaux de pêche. Le poisson y figure souvent; il a du moins l'avantage de constituer une nourriture fraîche et substantielle. En Islande, sur les voiliers, la morue est sacrée : on en met une dans la soupe le vendredi; le reste du temps, on n'utilise que les têtes, ainsi que les autres poissons qui viennent se prendre aux lignes. A Terre-Neuve, on y regarde moins : à peu près chaque jour on sert une morue dans le bouillon, en friture, ou en ragoût. Le ragoût est particulièrement apprécié des hommes, qui le dénomment « patarin », à cause des « patates » qui y entrent en abondance.

Les chalutiers à vapeur et les voiliers d'Islande peuvent se réapprovisionner, à chaque voyage, de vivres frais. Les navires à voiles de Terre-Neuve n'ont pas cette ressource : leur provision est surtout faite de conserves. Ils emportaient autrefois une grande quantité de porc salé. Mais cette viande a un grave inconvénient : elle détermine la terrible maladie du scorbut. Il a fallu en restreindre la consommation. Elle entre encore pour une large part dans la nourriture des pêcheurs. Avec le bœuf salé, moins goûté des hommes, elle constitue à peu près toute la provision de viande à bord des

voiliers. Grâce à certains procédés, on réussit à la rendre inoffensive : en hachis, par exemple, sans perdre de sa saveur, elle perd de sa nocivité.

Pour assaisonner les mets, et afin de fournir aux hommes les matières grasses que réclame leur dur travail, la provision contient du beurre, de la margarine et de la graisse, qui ont pour effet de prévenir ou de combattre le scorbut.

Morue et lard, lard et morue, telle était il y a quelques années la perpétuelle alternance sur les lieux de pêche. Les médecins, les officiers, dans les rapports de fin de campagne, gémissaient sur la rareté ou l'absence de légumes. Ils ne cessaient de recommander surtout l'usage des pommes de terre, des fayots, si substantiels, et qu'on appelle la viande du pauvre. Les armateurs, il est vrai, ne demandaient pas mieux que d'embarquer ces légumes; mais les fayots leur revenaient tels quels : les marins n'y touchaient pas. Il semble qu'aujourd'hui les hommes aient reconnu leur erreur: et ce légume figure en assez grande quantité dans les provisions embarquées.

En guise de pain, les pêcheurs mangent du biscuit très dur, sur lequel ils ébrèchent leurs « derniers chicots » (1). C'est un aliment indigeste, qui provoque, vers la fin de la campagne, des troubles gastro-intestinaux, « la diarrhée du biscuit ».

Il est nécessaire de diminuer, dans la mesure du possible, l'usage du biscuit, des conserves et des endaubages. Au départ de France, les bateaux prennent de la viande fraîche, des légumes et du pain pour une huitaine de jours : il est impossible de faire plus. Aux relâches, quand il y en a, ils font une nouvelle provision, et embarquent un morceau de bœuf, ou, en Islande, un mouton vivant. La loi a rendu obligatoire cette pratique. Et, d'après l'article 5 du décret du 13 septembre 1913, l'armateur est tenu de constituer, avant le départ du navire, un approvisionnement de vivres frais pour une durée qui ne saurait être inférieure à quarante-huit heures. Il doit prendre les mesures néces-

(1) Richepin, *La Mer; Les Poutllards*, p. 178.

saires pour que l'approvisionnement ainsi déterminé soit reconstitué à chaque escale, dans la mesure où les ressources locales le permettent. En outre, des vivres frais doivent, pendant les escales, remplacer les vivres de conserves dans la consommation journalière (1). C'est en l'état actuel, tout ce que l'on peut demander. Un rapport sur la campagne de 1907 signale sur une goélette un boulanger, qui tout le temps a donné du pain frais à l'équipage : l'auteur voudrait en voir sur tous les bateaux (2). Nous aussi, mais à quoi bon perdre son temps en vœux platoniques ? Pour des raisons d'économie, à cause des difficultés de l'installation, de l'exiguïté des locaux, nous ne croyons pas que les armateurs imitent cet exemple et la loi se gardera bien de le leur imposer. On s'est demandé si le bateau-hôpital ne pourrait pas distribuer du pain aux navires qu'il rencontre : ce serait bien aléatoire et bien irrégulier, et cela modifierait le but, absolument désintéressé, que se sont assigné les Œuvres de Mer. Il est dans la nature des choses que nos pêcheurs, qui font tant de sacrifices, renoncent à des vivres frais. Du moins faut-il que leur nourriture soit variée et aussi bien apprêtée que possible.

La boisson ordinaire est le vin additionné d'eau. Sur quelques bateaux bretons on trouve du cidre. Nous savons que la ration d'alcool a été sensiblement réduite, au moins en principe: et l'on a augmenté la quantité de boissons chaudes, thé ou café. C'est la bonne voie; mais il faut avouer que les marins ne s'y engagent qu'à regret.

L'eau, en raison de la quantité absorbée et de l'usage quotidien qui en est fait, a une très grande importance. Elle sert trop souvent de véhicule au microbe de la typhoïde : on ne saurait, avec elle, prendre trop de précautions. M. Chastang parle, dans un rapport, d'une eau qui lui fut un jour présentée : elle contenait des traces de savon et en avait le goût caractéristique. Sur plusieurs navires de

---

(1) *Instruction ministér.*, 3 juillet 1909, *Bulletin Officiel* de 1911, p. 271.

(2) Cité par CORRE, *De la sécurité et du travail dans la marine de commerce*, p. 21.

Paimpol il a trouvé de l'eau véritablement nauséabonde. Ceux qui sont chargés de faire la provision d'eau doivent savoir que les lavoirs contaminent par filtration les sources du voisinage, qui se chargent ainsi de tous les microbes du linge (1). Aussi bien, une eau très saine peut être contaminée par les récipients. Les barriques en bois, par exemple, ont un gros inconvénient : elles désaèrent les eaux et favorisent la putréfaction. Il s'y développe des cryptogames : l'eau devient fétide et insalubre. On préconise l'emploi de caisses à eau en tôle goudronnée : les navires nouvellement construits possèdent ces aménagements pratiques.

La provision d'eau se renouvelle aux relâches : les Islandais surtout ont cette facilité, de même les chalutiers. Il est nécessaire de prendre les mêmes précautions qu'en France et de ne pas la puiser trop près des habitations. A Saint-Pierre, on l'apporte sur les bateaux dans des citernes flottantes. En Islande, il faut aller la quérir dans des barriques sur les plages, aux cascades des montagnes : les barriques sont souvent vieilles et mal nettoyées.

Il est, dans tous les cas, des mesures de prudence faciles à prendre et qui suppriment radicalement les risques. Il suffit de mettre dans l'eau un antiseptique : par exemple, de 5 à 10 centigrammes de permanganate de potasse par litre; ou encore du chlorure de chaux : 5 milligrammes au litre tuent en deux heures toutes les bactéries. Il suffira d'ajouter 2 ou 3 milligrammes de sulfite de soude pour neutraliser le chlorure non décomposé. Une circulaire du ministre de la Marine ordonne sur les navires de guerre de faire bouillir l'eau : sur les bateaux de pêche la précaution ne serait pas moins utile.

***

La loi de 1907, en son article 31, complété par les articles 30 à 32 du décret de 1908 et précisé par l'article 71 de l'instruction de 1909, s'occupe de l'alimentation des marins.

La loi pose le principe de l'équivalence de la ration pour le marin du Commerce et le marin de l'Etat. La composition

(1) Coquin, *Hygiène et pathologie des pêcheurs de morue*, p. 43.

et le tableau d'équivalence des rations doivent être affichés en permanence dans les postes. A chaque distribution de vivres, l'équipage du pont et celui des machines délèguent à tour de rôle un de leurs membres pour vérifier les quantités distribuées.

Un arrêté du 20 juillet 1910 (1) a fixé la composition des rations en s'inspirant de l'arrêté du 15 novembre 1909. La circulaire notifiant l'arrêté expose que le département de la Marine a entendu le principe de l'équivalence : non pas dans le sens de l'identité absolue entre les deux rations, mais en tenant compte du rendement énergétique supérieur demandé au marin du commerce. Et l'on a relevé pour lui, dans une certaine proportion, les quantités allouées au marin de l'Etat.

Par analogie avec les dispositions de l'arrêté du 15 novembre 1909, il a été prévu des suppléments de chauffe et de travaux pénibles, des rations de malades; des rations plus fortes de thé ou de café pour la navigation sous les tropiques; du pain, des aliments gras, des boissons chaudes en plus grande quantité pour les pêcheurs de Terre-Neuve et d'Islande.

Les quantités de vivres imposées normalement au navire d'après son effectif doivent être majorées d'une réserve qui est calculée en fonction de la durée normale de la traversée (2).

Les circonstances qui amènent le capitaine à réduire les distributions donnent lieu — sauf dans les cas de force majeure — à une compensation en argent. Les cas de force majeure sont constatés par des procès-verbaux signés du capitaine et des deux représentants de l'équipage : celui du pont et celui des machines.

Les inspecteurs de la navigation, les administrateurs de l'Inscription maritime, les officiers et médecins de marine chargés, hors des eaux françaises, de la surveillance des pêches, ont été habilités à faire des prélèvements de denrées en vue de l'application de la loi du 1er août 1905 et du décret du 31 juillet 1906 sur la répression des fraudes.

(1) *B. O.*, p. 2076.
(2) Instruction de 1909, art. 71.

Aux termes d'une circulaire du 17 mars 1911 (1), la procédure à suivre est celle qui fut tracée pour la marine de guerre par l'instruction du 16 juillet 1908. Outre les prélèvements officiels qui peuvent être éventuellement l'origine d'une procédure pénale, cette instruction autorise des prises d'essai, véritables mesures de surveillance officieuse, qui permettent à l'inspecteur de faire ultérieurement des prélèvements utiles. Il serait bon toutefois de fournir aux quartiers les moyens de faire les analyses consécutives à ces prises d'essai.

La douane prête son concours, à l'aide des manifestes, pour faciliter le contrôle des quantités de vivres embarquées sur les navires de grande pêche (2).

Les quantités de vivres sont proportionnées à la durée moyenne du voyage. L'instruction ministérielle du 3 juillet 1904 (3), rappelée par la note du 7 février 1911 (4), évalue la durée moyenne de la campagne et du voyage des bateaux de pêche :

A 7 mois, pour les voiliers armés à la pêche en Islande;

A 8 mois, pour les voiliers armés à la pêche à Terre-Neuve;

A 2 mois, pour les chalutiers à vapeur armés à la pêche en Islande;

A 3 mois, pour les chalutiers à vapeur armés à la pêche à Terre-Neuve;

Il est excessif que nous considérions les exigences pour chacune des catégories de navires sur les différents lieux de pêche; il nous suffira de voir quel approvisionnement s'impose aux voiliers de Terre-Neuve.

La campagne dure huit mois, soit 240 jours : dont 200 jours environ sur les lieux de pêche, et 40 jours en traversées et relâches.

La ration journalière de chaque homme comprend trois sortes de denrées :

---

(1) *Bulletin Officiel*, p. 490

(2) Circulaire Marine, 15 mars 1910 ; Circulaire Douanes, 6 février 1909.

(3) *Bulletin Officiel* de 1911, p. 271.

(4) *Bulletin Officiel* 1911, p. 270.

1°) Pain et biscuit, liquides, condiments;
2°) Viande et poisson, frais ou de conserves;
3°) Légumes, riz, pâtes, fruits secs, beurre, fromage.

Nous allons donner, en trois tableaux, la ration journalière et la provision pour la campagne de chacune de ces denrées.

Pain, Biscuit, Liquides, Condiments

DÉSIGNATION des DENRÉES	Ration ordinaire pour 1 homme		Supplément sur les lieux de pêche		TOTAUX p. 1 homme pendant la campagne
	pour 1 jour	p. 240 jours	pour 1 jour	p. 200 jours	
Pain ou Biscuit	0 k.800	192 k.	0 k.125	25 k.	217 k.
	0 k.600	144 k.	0 k.090	18 k.	162 k.
Vin (Marins de 17 ans et au-dessus)	0 l. 50	120 l.	0 l. 25	50 l.	170 l.
Vin (Marins au-dessous de 17 ans) ou Cidre ou Bière	0 l. 30	72 l.	0 l. 25	50 l.	122 l.
Cidre (Marins de 17 ans et au-dessus) ou Bière	1 l. 50	360 l.	0 l. 75	150 l.	510 l.
Bière (Marins au-dessous de 17 ans)	1 l.	240 l.	0 l. 75	150 l.	390 l.
Café non torréfié ou Café torréfié	0 k.025	6 k.	ou 0 k. 025	ou 5 k.	11 k.
	0 k.020	4 k. 800	0 k 020	4 k.	8 k.800
Thé	»	»	ou 0 k.010	ou 2 k.	2 k.
Sucre	0 k.030	7 k. 200	0 k.010	8 k.	15 k.200
Graisse, huile d'olive... ou Beurre salé	0 k.040	9 k. 600	0 k.004	0 k.800	10 k.400
	0 k.040	9 k. 600			9 k.600
Vinaigre	0 l. 008	1 l. 92			1 l.92
Sel	0 k.016	3 k. 840			3 k.840
Poivre et épices	0 gr.05	0 k. 012			0 k.012
Moutardes ou achards	6 gr.	1 k. 440			1 k.440

Remarquons que le supplément de liquide à distribuer sur les lieux de pêche peut être donné en vin, cidre, bière, café ou thé : s'il est distribué en café ou thé, il entraîne un supplément de sucre, qui n'existe que dans ce cas.

Alcool. — La quantité de l'alcool qui peut être embarquée est de cinq centilitres par homme et par jour (1).

Eau. — D'après le décret du 13 septembre 1913, la quantité d'eau potable, dont les navires de grande pêche doivent être pourvus, ne peut être inférieure à quatre litres par homme et par jour, tant pour la boisson que pour les soins de propreté corporelle (2).

Viande et Poisson

DENRÉES	Ration pour 1 homme		NOMBRE de repas par semaine	NOMBRE de semaines
	pour 1 repas	pour la campagne		
Viande fraîche.....	0 k.200	3 k.200	8	2
Porc salé.....	0 k.150	38 k.400	8	32
ou				
Endaubage.....	0 k.125	32 k.	8	32
ou				
Jambon fumé.....	0 k.100	25 k.500	8	32
Poisson frais.....	0 k.200		5	30
Morue salée.....	0 k.125	1 k.250	2	5
Hareng fumé.....	0 k.080	3 k.520	2	22
ou				
Sardines à l'huile...	0 k.080	3 k.520	2	22
ou				
Thon mariné.....	0 k.080	3 k.520	2	22

La campagne étant d'environ 34 semaines, il y a : 34 semaines × 14 repas = 476 repas.

L'administration conseille de donner : 16 repas de viande fraîche; 256 repas de viande de conserves; 150 repas de poisson frais; 10 repas de morue salée; 44 repas de poisson de conserves.

Mais cette répartition n'est donnée qu'à titre d'indication: et les armateurs peuvent faire les combinaisons qu'ils jugent les meilleures. Cependant, l'inspection exige que le navire puisse donner 272 repas de viande: fraîche ou de conserves

(1) *Arrêté* du 20 juillet 1910.
(2) *Ouest-Eclair*, 14 sept. 1913.

Légumes, riz, pâtes, fruits, beurre, fromage

DENRÉES	RATION		OBSERVATIONS
	PAR JOUR	PAR REPAS	
Légumes verts non épluchés	1 kilo	0 k.500	*L'approvisionnement du bord doit être suffisant pour permettre de donner, pendant 240 jours à chaque homme de l'équipage, une ration journalière complète de ces denrées.* (1)
Pommes de terre non épluchées	0 k.800	0 k.400	
Légumes desséchés	0 k.160	0 k.080	
Choucroute	0 k.700	0 k.350	
Légumes secs (fayots, lentilles, pois cassés.)	0 k.200	0 k.100	
Riz	0 k.200	0 k.100	
Pâtes d'Italie	0 k.240	0 k.120	
Fromage de Hollande	0 k.160	0 k.080	
Beurre salé	0 k.100	0 k.050	
Fruits secs	0 k.250	0 k.125	

La loi a prévu les vivres spéciaux pour malades, et l'arrêté du 24 juillet 1914 (2) impose :

« Tous les navires naviguant au long cours et ceux naviguant aux grandes pêches de Terre-Neuve et d'Islande doivent embarquer comme vivres de malades, par mois de navigation et par homme embarqué, et dans les conditions nécessaires pour assurer leur conservation en bon état : 4 œufs; 1 demi boîte de lait condensé de 500 grammes; 20 grammes de thé; 1 boîte de bouillon condensé d'une quantité suffisante pour deux litres. »

S'il doit y avoir relâche au cours de campagne, l'approvisionnement des voiliers pourra être calculé d'après la moitié de la durée de la campagne, sous réserve que le capitaine justifiera au retour des acquisitions complémentaires faites par lui en cours de route (3). Il n'est donc pas nécessaire que ces navires embarquent, au départ, les quantités de vivres qui devront être consommées au cours

(1) Instructions pour l'application de la loi du 17 avril 1907 aux navires armés pour la Grande Pêche à Terre-Neuve.

(2) *Bulletin Officiel*, tome 2, p. 267.

(3) Art. 3, décret du 13 septembre 1913.

de la campagne : il est préférable même qu'on renouvelle la provision, quand il est possible. Il en est de l'eau comme des autres denrées.

L'armateur dresse, avant le départ du navire, un inventaire détaillé des vivres, qui doit être revêtu de sa signature. L'exactitude de ce document est constatée de concert par le capitaine et par un homme d'équipage désigné par le sort parmi les hommes d'équipage sachant lire, écrire et compter. L'inventaire est vérifié par l'autorité maritime qui y mentionne les prélèvements qu'elle a effectués pour vérifications en exécution du décret du 31 août 1910. Elle en conserve un duplicata qui lui est remis par le capitaine.

⁂

Un inventaire nous donnera une idée plus exacte de ce que peut être l'approvisionnement d'un navire à son départ de France.

En 1913, le *Briantais*, de Saint-Malo, portant 28 hommes, avait embarqué :

Biscuit	4 900 kilos	Haricots	12 boîtes
Pain	400 »	Cornichons	2 flacons
Farine	300 »	Jambon	8 kilos
Bœuf	96 »	Fromage	8 kil. 400
Lard	750 »	Oseille	3 kil.
Graisse	560 »	Liébig	6 boît. 1/8
Margarine	350 »	Moutarde	2 boît. 1/2
Beurre	20 »	Harengs saurs	1 caisse
Morue sèche	25 »	Chocolat	3 kilos
Sardines	12 boîtes	Prunes	5 »
Tripes	12 »	Café	78 »
Pomm. de terre	3.000 kilos	Chicorée	30 »
Choux en cons.	400 »	Mélasse	60 »
Haricots	300 »	Vinaigre	100 litres
Choux à pied	30 »	Lait concentré	48 kil.
Carottes	40 »	Sucre	180 kilos
Oignons	40 »	Vin	23 bar. 1/2
Ail	5 »	Eau-de-vie	La ration
Julienne en boîte	25 kilos	Thé	12 kilos
Huile à manger	20 »	Poivre	6 »

12 Poules ..... et 200 œufs

Eau ..... 117 barriques

⁂

La loi de 1907 interdit à l'armateur de changer à forfait une personne appartenant à l'état-major de la nourriture de l'équipage. La réglementation a, d'une façon générale, produit de bons effets. Il apparaît toutefois que les errements auxquels la loi a voulu mettre fin continuent dans quelques maisons; mais les inspecteurs ne peuvent constater les infractions. Les capitaines présentent des factures au nom de l'armateur, dont ils restent les gérants au point de vue de l'alimentation. Des mesures administratives permettraient seules de limiter les abus possibles : l'indemnité de nourriture devrait figurer au contrat d'engagement, et l'Inscription maritime vérifierait en fin d'armement les comptes de gestion du service des vivres.

On constatait autrefois, sur certains navires, de détestables pratiques. Il n'y avait pas lieu d'incriminer l'armement, mais le mauvais système en usage pour la distribution des vivres à bord. Souvent les marins percevaient en une fois tous les aliments de la semaine. De ce fait, il se produisait de véritables gaspillages. L'article 6 du décret du 13 septembre 1913 met fin à ces pratiques : « Le capitaine fait procéder quotidiennement à la distribution des denrées destinées à la préparation en commun des aliments, ainsi qu'à la distribution de celles qui doivent être mises directement à la disposition des hommes. Le navire est muni, à cet effet, du matériel nécessaire de mesure, de pesée et de distribution. Chaque homme doit être pourvu, par l'armement, d'ustensiles, de plats réservés à son usage personnel. »

⁂

Avant 1907, l'ordinaire était suffisant, mais il était si mal apprêté. La cuisine était faite par le mousse, un enfant de 13 à 15 ans qui, avant son embarquement, n'avait jamais préparé un potage. Eût-il été le premier cuisinier de la terre, il n'aurait pu rendre un travail sérieux. Il était, en même temps, chargé du nettoyage au carré des officiers et de mille autres besognes. Il se mettait à la cuisine quand il pouvait. Si les repas n'étaient pas prêts à l'heure, si les

mets n'étaient pas au goût des hommes, le mousse en était rendu responsable, et recevait quelques bourrades. Mais le capitaine offrait à l'équipage un boujaron d'alcool, et se délivrait ainsi de toutes réclamations.

Sur les bateaux étrangers, les choses se passent — on l'affirme — tout autrement. Le cuisinier américain, par exemple, est un homme fait, qui a subi un examen et possède un diplôme. Il n'a, en dehors de la préparation des aliments, aucune autre occupation. Il sert à table avec le tablier blanc de nos maîtres d'hôtel. Sa cuisine est très propre, ses ustensiles reluisants. Les hommes mangent avec appétit des mets bien apprêtés : ils n'ont pas besoin de ces excitants dangereux auxquels recourent nos marins. Le tableau est peut-être un peu idyllique; et ceux qui ont vu chez nous pendant la guerre les étrangers, et en particulier les Américains, trouveront que sans doute ils ne reproduisent pas complètement les traits sous lesquels on s'était plu à nous les peindre.

La loi de 1907 impose à bord de tout navire « un cuisinier apte à cet emploi et âgé d'au moins dix-huit ans ». « Si l'équipage comprend plus de vingt hommes, le cuisinier ne peut être distrait de son emploi pour être affecté à la pêche » (1).

Cette exigence, bien élémentaire, de la loi, que les armateurs n'auraient pas dû attendre pour mettre un cuisinier sur leurs bateaux, a déchaîné des colères et suscité des réclamations. Là encore les hommes ont fait chorus avec l'armement : pour eux, le cuisinier est un rentier, un fainéant, qui n'a pas de misère, et gagne trop facilement son salaire. Le gouvernement n'a pas cédé à ces récriminations. Alors on a procédé — certains armateurs, toujours les mêmes — au recrutement de toutes les incompétences : boulangers en rupture de pétrin, menuisiers sans travail et maçons en chômage ! On ne s'est pas enquis de leur aptitude au nouveau métier : cela importe bien vraiment ! — « Avez-vous l'âge exigé par la loi ? — Oui; désormais vous serez

(1) Art. 7, décret du 13 septembre 1913.

cuisinier. Et si les amis des marins ne sont pas satisfaits, c'est que décidément ils sont trop difficiles. »

Nous causions un jour de cette réforme avec un armateur en veine de confidences. « C'est insensé, nous disait-il, toutes ces lois ! C'est la ruine ! Et qu'y gagneront les marins ? Je vous le demande. Je dois prendre un cuisinier : il le faut, j'en ai pris un. C'est un pauvre garçon de X... : il était auparavant charcutier: il n'avait pas réussi. Il a été enchanté de trouver la situation. Mais, en fait de cuisine, il ne connaît pas le premier mot. Bel avantage pour les hommes ! Et les voilà bien avancés ! » Tant de candeur nous désarma. Il nous parut inutile de faire remarquer à notre interlocuteur que, si les hommes n'y gagnaient rien, c'était sa faute à lui qui, au lieu de prendre un cuisinier, prenait le premier incapable venu.

Sur ce point, il est vraiment impossible de s'expliquer les doléances des armateurs. Ou mieux on peut se les expliquer: l'alcool coûtait moins cher que le cuisinier et la cuisine bien faite. Il est plus difficile de les approuver. L'intérêt n'est pas tout. Et, au fait, ici, comme ailleurs, l'intérêt bien compris de l'armement ne se confond-il pas avec celui des hommes pour réclamer cette réforme ? Des pêcheurs bien nourris fourniraient, à n'en pas douter, un meilleur rendement. Et il y aurait moins de désordres sur les navires.

CHAPITRE VIII

L'Hygiène à bord des Bateaux

Hygiène et propreté personnelle. — Le poste de l'équipage. — Primes de propreté

A Terre-Neuve, la température est très variable : maintes fois, en un même jour, les vents font le tour du compas. On ne sait jamais s'il faut se couvrir ou se découvrir, et tel qui vient de jeter un vêtement éprouve aussitôt le besoin de le reprendre. En Islande, les sautes de température sont aussi sensibles que brusques. Le pêcheur a donc besoin d'habits qui conservent la chaleur du corps et en empêchent la déperdition. Ces habits doivent être assez amples pour ne comprimer aucune partie du corps et pour ne pas entraver les mouvements, mais aussi pour laisser entre eux et le corps une couche d'air, car l'air est de tous le meilleur isolant. La laine répond à toutes ces exigences : élastique, elle ne s'aplatit pas sur la peau, et garde toujours une couche d'air emprisonnée en son épaisseur. La flanelle a aussi des avantages : chez le pêcheur qui transpire souvent, la sueur s'évapore dans un air vif et froid; ce tissu absorbe l'humidité et met l'homme à l'abri des refroidissements. L'idéal, ce sont plusieurs vêtements de laine superposés, puisque entre deux vêtements il y a une nouvelle couche d'air, et il faut qu'ils soient serrés aux extrémités, cou, poignets et jambes, de façon à intercepter les courants d'air froid.

Sur les Bancs, les pêcheurs vivent dans une atmosphère humide et l'air y est toujours voisin de son point de saturation; en Islande, on ne sort de la saison des tempêtes que pour entrer dans celle des brumes. Contre l'humidité, contre la pluie, qui tombe du ciel ou qui ruisselle des lignes, ces hommes doivent se protéger : c'est pourquoi ils se munissent de vêtements imperméables, dits cirés, qui recouvrent le corps, la tête et la nuque, et de longues bottes de cuir rattachées, au point de jonction, avec les cirés. Ils devraient toutefois s'entourer les poignets de longs bracelets en caoutchouc, qui s'opposeraient à l'infiltration de l'eau sous les manches.

Les mains souffrent du frottement de la ligne, en Islande surtout, et se crevassent facilement: il est nécessaire de les couvrir de gants ou de bourrelets en étoffe (1).

A ces hommes la plus grande propreté s'impose : leur santé en dépend, et celle de leurs compagnons. M. Fonssagrives dit, dans son *Traité d'Hygiène navale :*

« Un homme, qu'on ne l'oublie pas, est toujours, quelque soin qu'il ait de sa personne, le centre d'une sphère d'émanations dont le rayon s'accroît par l'incurie, diminue au contraire par la culture corporelle. Malpropreté devient un crime de lèse-société, dans la vie en commun où ses résultats ne sont jamais personnels, mais atteignent en même temps ceux avec lesquels on vit. C'est là une des causes les plus réelles du méphitisme de l'air intérieur d'un navire. »

Les marins doivent donc se laver fréquemment et laver leur linge. Evidemment, à bord, on ne peut prodiguer l'eau douce, et l'eau de mer est moins bonne à cet usage; elle dissout mal le savon. Mais, chauffée, elle acquiert une plus grande force dissolvante et peut alors être utilisée. Certains pêcheurs ont, en tous cas, la ressource de faire ces ablutions et ces lessives à leurs voyages à terre. S'il faut en croire les auteurs, nous serions fort loin de ce programme d'hygiène. Sur les Bancs, le lavage du linge est inconnu; en

(1) Coquin, *Hygiène et pathologie des pêcheurs de morue*, p. 32, 33 et 34.

Islande, il se fait une fois par campagne, aux cascades qui tombent de la montagne. M. Dauvin dépeint ainsi les matelots de Terre-Neuve : « Ils sont recouverts d'une couche épaisse de crasse, exhalant une odeur infecte, les cheveux et la barbe longs et en désordre, et se faisant gloire de passer toute une pêche sans laisser leurs bottes. » Pour le docteur Denis « le pêcheur de Terre-Neuve est typique. En partant de France, il a passé un grand pantalon bleu, et par dessus une vareuse. En rentrant en France, il les retire. » D'après M. Maurice Caperon « les bottes finissent par faire partie de leur être physique... Ils ont les pieds humides et malodorants... Ils ne se lavent que quand ils tombent à l'eau » (1). S'il y a là une large part d'exagération — les formules en sont la cause — il y a une trop grande part de vérité. Les remèdes indiqués ne font pas défaut : il faudrait obliger les hommes à se déshabiller pour se coucher et imposer le lavage des pieds une fois par semaine. C'est facile à dire : mais se doute-t-on des difficultés que rencontre l'application d'un ordre de ce genre ? Que peut faire un patron de pêche contre la mauvaise volonté ou l'inertie de ses hommes ? Qu'on essaye de les persuader, de les convaincre de la nécessité de l'hygiène corporelle, du danger que présente la négligence en cette matière : c'est, il faut bien l'avouer, la seule ressource; et c'est grand dommage !

⁂

Sur les bateaux de pêche, deux appartements sont réservés à l'équipage.

A l'arrière logent : le patron de goélette, le capitaine, le second, les maîtres, les plus anciens pêcheurs, les novices et le mousse. La chambre, toute petite, est convenable, coquette même, au départ du moins. Si elle ne conserve pas jusqu'à la fin le lustre qu'elle a d'abord, elle n'est jamais malpropre. Est-ce affaire d'habitude chez ceux qui

(1) Coquin, *Hygiène et pathologie des pêcheurs de morue*, p. 35 et 36.

l'occupent ? Le patron, directement intéressé, oblige-t-il le mousse à en prendre soin ? L'hygiène n'est pas là trop outrageusement méconnue.

Le reste de l'équipage habite, à l'extrême avant du navire, ce qu'on appelle le « poste ». C'est un appartement qui a vaguement la forme d'un triangle isocèle : long de six ou sept mètres, il a une largeur très variable, suivant les proportions du bateau, cinq à six mètres à la base. Son existence ne se décèle aux yeux des profanes que par le panneau dit *écoutille*, qui en forme l'ouverture. Autrefois, sur la plupart des bâtiments, — aujourd'hui encore sur quelques-uns — l'écoutille servait à la fois de porte, de fenêtre et de tuyau d'aération. Une modeste échelle en fer permet de descendre au poste. Le poste est la *maison* de l'équipage : il est en même temps dortoir, réfectoire et salle de récréations. C'est là que s'assemblent les hommes, à leurs rares moments de loisir, pour causer, fumer, faire leur correspondance. Ils se réchauffent à la flamme d'un poêle placé dans un coin et s'éclairent à la lumière d'une veilleuse alimentée d'huile de foie de morue.

De chaque côté du poste, le long des parois du navire, courent deux ou trois rangées de couchettes superposées : le décret de 1908, article 20, interdit, sans qu'on en voie bien la raison, qu'il y en ait plus de deux. Une étroite ouverture, une soupente exiguë, où l'on ne peut ni se dresser, ni s'ébattre, tout au plus s'allonger, telle est la couchette du pêcheur, sa « cabane », comme il l'appelle. Encore autrefois n'y était-il pas seul : d'après le rapport de 1908, sur plusieurs bâtiments il n'existait qu'une couchette pour deux hommes (1) : promiscuité aussi immorale que déplorable au point de vue de l'hygiène. Cette pratique, condamnée en principe par l'article 10 du règlement du 21 septembre 1908, subsiste encore, par tolérance, sur quelques navires. Dans sa cabane, l'homme dépose une maigre paillasse qui fait partie de son trousseau, ou simplement de la paille, ou même des rubans de menuiserie : il

(1) CORRE, *De la sécurité et du travail dans la marine de commerce*, p. 22.

dormira plusieurs mois là-dessus. Ses habits lui servent de couvertures : au fait, il n'en a pas besoin, car, à peu près chaque soir, il se couche tout habillé, sans prendre même le temps de tirer ses bottes. Le lit n'est jamais fait, est-il besoin de le dire ? A Terre-Neuve, il est de tradition de retourner la paillasse le 15 août, le seul jour où, en l'honneur de la Sainte Vierge, on ne travaille pas. Pour se mieux isoler, le breton retrécit de quelques planches l'entrée de la couchette, et la ferme ensuite complètement d'un rideau improvisé : et là, bien seul, avant de s'endormir, il allume une bougie et savoure, à loisir, les lettres qui lui sont venues de France et qu'il a hâtivement parcourues à leur arrivée. Ainsi la couchette se transforme, dit le docteur Chastang, en une tanière ou un sépulcre, qui ne souffre pas le nettoyage et moins encore la désinfection. Comment y soigner un blessé ? (1). Comment y introduire, ou en sortir un homme atteint d'une fracture ? Comment désinfecter après une typhoïde ? Et pourtant il ne faut pas songer à supprimer la cloison, puisque l'ouverture, si étroite, est jugée trop large encore. Sur les navires dunkerquois, il y a des portes à glissières : ce qui permet d'aérer en dehors des heures de sommeil. Et cela nous semble la meilleure solution.

La *cabane* n'est pas seulement couchette : elle est aussi armoire et garde-manger. C'est là que le marin entasse les provisions et les vêtements qu'il a apportés.

L'installation du réfectoire est aussi rudimentaire que celle du dortoir. L'article 10 du règlement d'administration publique des 20 et 21 septembre 1908 impose, avec des sièges, une table : comme table, le plus souvent, il y a quelques planches assemblées que l'on fait reposer sur deux tréteaux, ou qui, rattachées à la cloison par des charnières, se baissent ou se relèvent, suivant les besoins. Les sièges sont formés par des coffres placés à demeure devant la rangée inférieure de couchettes, et qui servent à ramasser les habits des marins, ceux qui n'ont pu trouver place dans la cabane.

---

(1) Coquin, *Hygiène et pathologie des pêcheurs de morue*, p. 24 et 25.

Nous connaissons le poste de l'équipage : il est intéressant de savoir ce qu'il devient pendant les longs mois de pêche. Nous laisserons la parole à des témoins autorisés, aux médecins de la station navale. Le docteur Forgeot (1) parle de « cette odeur infecte, indéfinissable, mélange d'émanations de bétail humain et de poissons en décomposition, qui saisit quand vous pénétrez dans cette tanière qui constitue le poste de l'avant où loge l'équipage. »

Pour le docteur Gazeau,

« L'hygiène est ce dont on se préoccupe le moins sur les navires banquiers. C'est une chose insoupçonnée. Absence complète de propreté, encombrement, méphitisme, humidité, pour résumer tout : saleté repoussante à un degré inimaginable. La morue prime tout : elle seule a droit aux soins les plus minutieux; pour elle, on sait nettoyer et entretenir des cales dégagées; la partie du navire qui la contient ne mérite aucune critique. »

.....

« Ce qu'on appelle le poste de l'équipage est toujours un trou sombre, aux murailles suintantes, au plancher boueux, ne communiquant avec l'extérieur que par un panneau chargé d'amener l'air et la lumière, mais d'où séchappe, en réalité, une odeur indéfinissable qui vous arrêterait au seuil même, si l'on ne voulait voir jusqu'à quel point les prescriptions de l'hygiène la plus élémentaire peuvent être impunément négligés. »

« Ils sont là, quinze, vingt, vingt-cinq adultes et hommes mûrs, dans un espace toujours trop petit pour leur nombre. Ils y apportent leurs vêtements mouillés, qui bientôt dégagent une buée aussi épaisse que la brume du dehors; ils y prennent leurs repas, jetant à terre le fond d'une gamelle de soupe, d'un verre de cidre, des os, des arêtes de poisson, faisant plus encore, peut-être, pour ne pas monter sur le pont à certaines heures de la nuit. Les couchettes sont des cavités obscures dans lesquelles pourrissent des matelas jamais exposés à l'air, avec des couvertures

(1) Cité par Coquin, *op. citat.*, p. 28.

perpétuellement humides. Le plancher est couvert d'une couche gluante, qu'on laisse par négligence. Un mousse est officiellement chargé de la propreté du poste, mais une fois sur le Banc, il travaille comme tout le monde à la morue, et les hommes, ralliant le bord, se couchent sans retard et apprennent vite à croupir dans une saleté immonde » (1).

Le docteur Gazeau ne parle ici que des navires de Terre-Neuve. Ceux d'Islande sont un peu mieux tenus; cela tient au mode de pêche : les Islandais restent toujours à bord, et les Terreneuviers sont toujours sortis. Mais ici et là il y a de grands progrès à réaliser.

Une des causes les plus agissantes de la malpropreté sur les bateaux de pêche, c'est l'humidité. Les marins rentrent au poste avec leurs cirés couverts d'eau; parfois même ils les font sécher au feu de la cuisine, qui, sur quelques navires dunkerquois, est placée dans le poste même. Très vite, le parquet s'est tellement imprégné qu'on ne peut songer à faire disparaître l'humidité. Pour remédier à cela, le décret de 1908, article 20, modifié par le décret du 4 août 1910, ordonne qu'une penderie soit affectée aux effets cirés : elle doit être en dehors du poste et placée de façon qu'on puisse, après y avoir déposé les vêtements, gagner la chambre de l'équipage sans cesser d'être à l'abri (2). Il s'est élevé contre cet article de vives protestations : l'organisation de la penderie devait obliger à empiéter sur les cales de chargement. Il n'y fallait pas songer. L'inspecteur de la navigation de Saint-Malo a fait agréer par tous les armateurs du pays une disposition qui place la penderie dans un roof au-dessus du poste. Ainsi le décret est obéi sans inconvénients et sans frais.

Le docteur Chastang signale une précaution relativement facile contre l'humidité : il s'agit de rendre imperméable le plancher et les parois du poste. Il suffirait de coaltarer les parquets et de les recouvrir d'un soufflage qu'on changerait à chaque campagne. Au lieu de badigeonner à la chaux les cloisons, on y appliquerait une peinture à l'huile avec vernis

(1) Cité par *Bulletin Œuvres de Mer* n° 1, janvier 1897, p. 20 et 21.
(2) *Bulletin Officiel*, p. 2804.

que l'on pourrait laver de temps en temps. Il faudrait employer les peintures à base de zinc, à l'exclusion de celles à base de plomb. Si l'on conservait le lait de chaux, il serait nécessaire de l'additionner d'une colle à la gélatine, suivant la formule de Vallin. Il ne manque pas dans l'industrie de peintures qui rendent le bois imperméable et se lavent très facilement (1).

L'article 21 du décret de 1908 exige au moins une poulaine sur tous les bateaux de pêche : l'exigence est fort raisonnable. Beaucoup de navires n'avaient pas, jusqu'à cette époque, de water-closets, et c'était une grosse lacune. Si les hommes ne s'installaient pas dans le poste, ils montaient sur le pont; quelques-uns, plus délicats, grimpaient sur le bastingage et se tenaient aux haubans. La campagne de 1908 vit périr ainsi un matelot et un mousse de la flottille de Paimpol (2).

Les encouragements n'ont pas manqué pour exciter les hommes à l'entretien et au nettoyage des bateaux. Le Conseil général de Saint-Pierre-et-Miquelon avait jadis institué des primes à la propreté : cinq primes de 100 francs, quatre primes de 150 francs étaient distribuées, chaque année, à des navires banquais; et une prime de 250 francs était allouée au bateau le plus propre et le mieux aménagé (3).

Depuis longtemps le gouvernement consacre, tous les ans, une certaine somme à récompenser les efforts des équipages sur ce point fondamental. Le dernier arrêté, en la matière, est du 31 décembre 1920. Il affecte annuellement au payement des gratifications de bonne tenue une somme globale de 6.000 francs, sur laquelle 3.900 francs sont réservés aux navires de Terre-Neuve et d'Islande (4).

Le taux de la gratification est de 300 francs par bateau. Ce chiffre peut être doublé pour les navires qui auront obtenu la note maximum pour « la propreté et la tenue des

---

(1) Coquin, *op. citat.*, p. 24 et 25.

(2) Coquin, *op. citat.*, p. 22.

(3) H. Cuny, *Essai sur la condition des marins pêcheurs*, p. 26-30.

(4) Art. 5.

logements, la propreté et la tenue des hommes, de leurs effets d'habillement et de leur couchage. » Il ne sera pas accordé toutefois plus de trois gratifications de 600 francs (1).

Sur chacune des gratifications allouées aux capitaines ou patrons, il sera prélevé une somme déterminée à répartir entre ceux de leurs hommes qui se sont particulièrement signalés par le zèle apporté à l'entretien du bâtiment, ainsi que pour leur propreté et la bonne tenue de leurs effets d'habillement.

Ces récompenses individuelles seront accordées, sur la demande des capitaines ou patrons, et sur la proposition des officiers ou officiers mariniers visiteurs. Sur une gratification de 300 francs, il y aura deux parts de 20 francs et deux parts de 30; sur une gratification de 600 francs, il y aura trois parts de 25 francs, 2 parts de 35 et une part de 50 (2).

La liste des gratifications est insérée au *Journal Officiel* (3).

Les armateurs parlent en souriant de ce système. Les patrons de pêche n'y sont pas insensibles. En 1897, un capitaine de Binic appelait l'attention du docteur Chastang sur les efforts qu'il avait faits pour tenir son bateau en bon état, et ne cachait pas son désir d'obtenir une prime. En 1900, en présence du même médecin, un capitaine de Dunkerque se vantait d'avoir mérité cette récompense (4).

Les résultats, dans l'ensemble, ont pourtant été assez minimes. Il faut garder les encouragements, les étendre même, si l'on peut. Il est surtout nécessaire de former les hommes et les patrons: de leur montrer les inconvénients qu'entraîne leur dédain de l'hygiène, et de faire ressortir les avantages de la propreté. Le reste n'est que palliatif : ayons le courage de le reconnaître.

Nous croyons que le rôle du patron ou capitaine est ici de première importance. En 1899, le capitaine de l'*Anna*,

---

(1) Art. 6.

(2) Art. 7.

(3) Art. 9.

(4) Coquin, *op. citat.*, p. 29.

de Binic, chargeait chaque jour un homme de la propreté de bord et s'assurait lui-même de la ponctualité qu'il y apportait (1). Point n'est besoin que l'organisation soit la même à bord de tous les bateaux : les pêcheurs peuvent faire la besogne à tour de rôle; ou bien c'est le même qui la fera et qui sera dispensé du quart à la mer pendant toute la campagne. L'essentiel, c'est que ce soit fait : et cela dépend du capitaine ou patron de pêche.

Le commandant de la *Ville d'Ys*, qui faisait en 1920 la croisière sur les Bancs de Terre-Neuve, a constaté une amélioration dans la tenue des voiliers, nettement supérieure à celle des chalutiers. Il déclare qu'il y a encore de sérieux efforts à faire (2). Nous le croyons sans peine. Il faut assurer de plus en plus la propreté du poste d'équipage, du bateau tout entier, car trop souvent le pont lui-même est bien négligé, et les détritus de poisson y séjournent et pourrissent. Qu'on ne reconnaisse plus à l'avenir les bateaux de pêche français... à l'odeur. Mieux vaut, a-t-on dit, une autre marque d'identité.

---

(1) Dr Forgeot, cité par Coquin, *op. citat.*, p. 27.

(2) Communication orale.

CHAPITRE IX

Maladies et blessures des Pêcheurs

Autrefois pas de visite avant le départ : les conséquences. — Affections communes. — Affections professionnelles. — Affections aggravées par la profession. — Soins : Médecin de papier. — Coffres.

Le dur métier de pêcheur requiert, chez ceux qui s'y livrent, vigueur et santé. Autrefois pourtant, — il n'y a pas bien longtemps encore — aux hommes qui venaient s'engager on ne posait pas la question d'aptitude physique. Au long cours il se faisait une sélection; pour Terre-Neuve et Islande embarquait qui voulait. Eût-il été poitrinaire à la deuxième période, asthmatique, épileptique, goutteux déjà et rhumatisant, tout marin qui s'offrait était accepté, s'il était en règle avec l'autorité maritime. Un pêcheur se présente un jour, à Terre-Neuve, au médecin des Œuvres de Mer, et se plaint d'une « petite grosseur ». Le docteur regarde; il recule épouvanté. Une petite grosseur ! C'était une hernie inguinale double qui descendait à mi-cuisse : une véritable éventration ! — « Mais, malheureux, lui dit le capitaine, tu ne m'avais rien dit ! Est-ce possible, M. le Docteur ? Lui qui se plaignait seulement d'un mal de reins !

Si j'avais su, vous pensez bien que je ne l'aurais jamais embarqué. » Le matelot fut renvoyé à Saint-Pierre, et de là en France, sans avoir pêché une seule morue (1).

Des marins parlaient un jour devant nous d'un camarade âgé qui venait de renouveler son engagement. Il avait un asthme d'une violence extrême : « Comment, se demandaient-ils, l'a-t-on accepté cette fois encore ? L'an dernier, il a passé les trois quarts du temps au lit; il n'a pas travaillé. Et vous devinez s'il est facile de dormir dans le poste avec un homme qui souffre aussi atrocement ! »

Un autre, atteint de syphilis tertiaire, ne rendit aucun service et menaçait de contaminer tout l'équipage. Pour écarter le danger, le capitaine fit construire sur le pont une cabane pour lui seul : ses plaies étaient hideuses (2).

Les tuberculeux surtout étaient, pour leurs compagnons, un danger perpétuel, par le contact fatal et les crachats qu'ils semaient en tous endroits, dans le poste en particulier. Or, en 1911, le bateau-hôpital reçut quatorze tuberculeux; le médecin affirme que dix étaient atteints avant le départ et qu'une visite médicale aurait reconnu des lésions très nettes (3).

Ces pauvres malades ne se résignaient pas facilement à sacrifier leur gagne-pain : ils s'embarquaient par héroïsme, pour ne pas être à charge à leur famille et rapporter quelque argent à la maison, surtout pour ne pas perdre leurs droits à la retraite. Il y avait là de sérieuses raisons, insuffisantes toutefois pour permettre à ces sacrifiés d'aller hâter leur fin et contaminer les autres. Ils étaient, sur le bateau, des bouches inutiles; souvent même les compagnons les maltraitaient. A Terre-Neuve, un malade immobilise un camarade, puisqu'il faut être deux pour monter le doris. Il en résultait une perte sèche pour l'armateur et l'équipage : perte de travail, de nourriture et d'argent.

Il n'y avait qu'un remède à cette situation : la visite obligatoire qui accepterait les pêcheurs solides, et éliminerait

---

(1) *Bulletin Œuvres de Mer*, n° 11, janvier 1907, p. 46.

(2) Coquin, *op. citat.*, p. 14.

(3) *Bulletin Œuvres de Mer*, n° 16, janvier 1912, p. 51.

les chétifs et les malades. Tous les médecins qui étaient allés sur les lieux de pêche la réclamaient : ceux de l'Etat, ceux des Œuvres de Mer. La loi de 1907, dite de Sécurité, n'en parle pas. Un projet, déposé par le gouvernement en 1910, comprenait un article qui complétait ainsi l'article 32 de cette loi : « Nul ne peut être embarqué à bord d'un navire armé à la grande pêche que s'il a été reconnu apte à ce genre de navigation après un examen médical. Cet examen a lieu avant l'établissement des rôles d'équipage. Il est passé par un médecin appartenant au corps de santé de la marine ou agréé par le département de la Marine. » Mais ce projet n'a pas été voté. C'est la loi du 28 février 1911 sur le renouvellement des primes qui, dans son article 7, déclare que « les primes ne sont accordées que pour les hommes d'équipage reconnus aptes à la navigation à la grande pêche après examen médical par un médecin de la marine, ou agréé par l'administration de la Marine » (1). La visite est donc obligatoire, et, chaque année, l'administration fournit des médecins ou plutôt désigne un certain nombre de médecins chargés de délivrer les certificats d'aptitude. Il paraîtrait que, dans la pratique, la situation n'a guère changé : ou bien les malades se dispensent de la visite et s'engagent sans cela, ou bien ils la passent à titre consultatif, et l'avis contraire du médecin n'empêche pas l'embarquement. C'est tout à fait regrettable. Il importe qu'on tienne la main à écarter les inaptes : ceux qui ont le désir bien légitime de gagner leur retraite peuvent s'enrôler sur un bateau côtier. Plusieurs ont du moins la ressource de demander la liquidation d'une retraite proportionnelle. Mieux vaut pour eux que de s'exposer à des misères sans nom et de risquer la contagion pour des équipages entiers.

⁂

Les pêcheurs sont sujets aux maladies *communes*.

En 1897, il y eut une épidémie d'influenza sur les navires de Binic; en 1871, il y avait eu, sur les bateaux de

(1) *Circulaire n° 645 Comité Central des Armateurs de France*, p. 867.

Dunkerque, une épidémie de variole, qui fut rapidement enrayée par le débarquement des équipages. Les dates indiquent assez la relative rareté des épidémies.

Assez fréquentes sont les maladies des voies digestives : gastrite, embarras gastrique, diarrhée, entérite, dysenterie. Fréquentes aussi sont celles des voies respiratoires, angines, amygdalites, causées par les variations de température. Pour cette raison la bronchite se rencontre souvent. D'après le docteur Gazeau : « Les affections aiguës de l'appareil respiratoire apparaissent dès le début, sous l'influence des mêmes causes qui réveillent la tuberculose pulmonaire, pour diminuer peu à peu et disparaître complètement dans les derniers mois. Les bronchites aiguës sévissent en grand nombre, au point d'immobiliser momentanément une partie du personnel. » Cela est vrai surtout de Terre-Neuve; en Islande cette affection est beaucoup plus rare. Le docteur Couteaud, dans la campagne de 1892, n'a constaté dans l'équipage de son navire ni grippes ni angines, ni maladies occasionnées par le froid. Les hommes étaient trempés par la pluie, la neige ou l'eau de mer : ils n'étaient pas incommodés.Que serait-il arrivé en France en pareils cas ? Tous les médecins ont fait la même remarque: ils attribuent le fait à la pureté de l'air et l'action tonique du froid de ces latitudes (1).

Par contre les névralgies et les rhumatismes se produisent surtout en Islande. Les pêcheurs y sont aussi exposés à des maux d'yeux: les conjonctivites catarrhales. Le froid humide, l'absence de nuit pendant deux mois, la reverbération de la lumière sur la neige, telles en sont les causes. Et sans doute le vent, le froid, la poussière de neige, le brouillard, et le sel, auquel seraient dues des kératites assez nombreuses.

On trouve aussi des maladies de peau. Un médecin des Œuvres de Mer a rencontré, sur un navire, un cas de gale comme on en vit autrefois à l'armée d'Espagne (2).

---

(1) Coquin. *Hygiène et pathologie des pêcheurs de morue*, p. 92.
(2) *Bulletin Œuvres de Mer*, n° 6, janvier 1902, p. 12.

Les plaies, contusions, luxations et fractures ne sont pas inconnues à bord des navires de pêche : elles sont surtout la conséquence de chutes occasionnées par les coups de mer.

⁂

Il est, pour les pêcheurs, des maladies ou blessures *professionnelles*. Quelques-unes sont légères : ce sont des excoriations, des plaies et abcès superficiels. Des piqûres sont faites par la pointe de l'hameçon, par les dents, arêtes ou nageoires des poissons. L'espace sous-unguéal, autrement le bout des doigts, est, d'après le docteur Gazeau, le siège de nombreuses piqûres. Ces petites plaies, insignifiantes en elles-mêmes, servent de porte d'entrée aux microbes ordinaires de la suppuration, et aussi à ceux qui proviennent de la morue en putréfaction, et qui pullulent : elles peuvent donner naissance à des abcès profonds, des panaris et des phlegmons. L'homme atteint devrait cesser tout travail à cause des contacts possibles; ou du moins un pansement serait toujours nécessaire pour empêcher ces contacts.

De graves accidents sont parfois dus aux hameçons. Un pêcheur éprouve de la difficulté à arracher l'hameçon avalé par une morue vorace : il appuie le pied sur le poisson, et, sans détourner la tête, tire la ligne à pleines mains. L'hameçon sort brusquement, saute au visage et peut accrocher l'orbite de l'œil. Dans les Archives de Médecine navale (1), M. Jan cite trois cas de ce genre : dans l'un d'eux, chez un matelot du *Duc*, la lésion amena la perte immédiate de l'œil droit.

Parfois aussi l'hameçon s'enfonce assez avant dans l'éminence thénar de la main. Le docteur Gazeau rapporte le cas d'un patron de doris, dont un hameçon avait traversé la main dans toute son épaisseur. La pointe apparaissait sur la face dorsale. Le malheureux prie son avant de tirer : celui-ci obéit et s'attelle. Le tout est venu, mais non sans exercer avec l'ergot de sérieux délabrements (2). On signale

(1) 1891.
(2) Coquin, *op. citat.*, p. 98.

aussi des lésions fréquentes causées par l'encornet et le bulot, à la main gauche plus spécialement. Les pêcheurs d'Islande n'ont pas à souffrir de ces lésions, le bulot et l'encornet étant là-bas à peu près inconnus. A Terre-Neuve, pour boëtter, le pêcheur coupe l'encornet en trois morceaux et fixe chacun d'eux à un hameçon. Ce travail répété des centaines de fois met la main en contact prolongé avec le liquide noirâtre et caustique sécrété par le mollusque. Au bout de quelques jours, après des picotements, l'épiderme se ramollit et disparaît, découvrant de larges espaces rouges et saignants : le liquide a corrodé l'épiderme. Les pêcheurs disent : « Le sang vient à fleur de peau; j'ai les mains au vif. » Les douleurs sont cuisantes; au moindre contact, il se produit des hémorragies. Les hommes atteints ne peuvent travailler; et l'incapacité s'étend parfois à tout l'équipage. Le caustique produit par l'encornet est d'autant plus actif que l'animal est mort depuis plus longtemps. Le mal se traite par les brûlures.

Les pêcheurs ont découvert un ingénieux moyen pour éviter cette misère : de deux hameçons redressés, qu'ils fixent sur un morceau de bois, ils font une fourchette avec laquelle ils saisissent l'encornet. Ils le coupent et l'enfilent ainsi sans y toucher. Le travail est moins rapide, mais l'habitude se prend vite.

Le bulot est un gros bigorneau, dont il faut d'abord briser la coquille : on a recours au maillet de bois, au marteau, ou aux dents d'une meule. Quel que soit le procédé, il y a toujours des éclats, de fines aiguilles, des fragments aigus qui pénètrent dans les chairs de l'animal, et irritent la peau des doigts. Les piqûres quotidiennes, multiples, usent l'épiderme; les doigts se tuméfient et il s'y forme des plaies assez profondes qui obligent les victimes à l'inaction. Pour obvier à ce mal, on jette le corps du bulot dans une baille d'eau, où il laisse ses éclats; et l'on utilise plutôt le maillet, qui produit moins de fragments que le marteau ou la meule. Un traitement simple suffit pour lénifier les blessures.

A Terre-Neuve, en temps de brume, on se sert de petits canons appelés pierriers pour avertir les navires de la proximité d'un bateau, et aussi pour guider les dorissiers égarés. Ces instruments sont primitifs, parfois aussi les pêcheurs

sont imprudents : les pierriers explosent, occasionnant d'horribles brûlures. Le docteur Lucas cite cinq accidents, dont un mortel, survenus ainsi en 1902 (1). Avec les pierriers en bronze, qui ont remplacé les pierriers en fonte, l'explosion est devenue beaucoup plus rare. Les brûlures se traitent à l'acide picrique : le régime du lait s'impose, il ne faut pas l'oublier, pendant toute la durée du traitement.

Le panaris, à cause de sa fréquence, est considéré comme une affection professionnelle. Fonssagrives l'appelle « le fléau des grandes pêches », et M. Nielly le dénomme « panaris des îles Saint-Pierre-et-Miquelon et d'Islande » (2). Le docteur Roche a soigné 58 panaris en 1911, le docteur Fagault 49 en 1912, et le docteur Desprairies 42 en 1913 (3).

Le panaris a des causes générales : mauvaise nourriture, débilité, alcoolisme, et des causes locales : piqûres, écorchures, crevasses, écrasements, produits par les hameçons, les dents de la morue, la boëtte en putréfaction, le froid (4).

Le panaris était autrefois d'une gravité extrême chez les pêcheurs. Mal soigné, il faisait chaque jour des progrès : les gaines tendineuses, les tendons, les os se prenaient. L'inflammation souvent de proche en proche gagnait la main, l'avant-bras, le bras, le tronc lui-même, et amenait, par gangrène, une mort rapide. M. du Bois Saint-Sevrin a vu à l'hôpital de Saint-Pierre plusieurs cas de ce genre (5). Souvent, du moins, faute de soins nécessaires, la nécrose gagne les os. Le panaris toutefois, malgré la malpropreté, est ordinairement localisé.

Il faut, cela va sans dire, que le marin évite, autant que possible, les causes de cette affection. Un homme qui se pique avec un hameçon doit, pendant deux ou trois jours, baigner le doigt atteint dans une solution antiseptique très chaude, et mettre ensuite sur la piqûre une goutte de tein-

---

(1) *Bulletin Œuvres de Mer*, n° 7, janvier 1903, p. 21.

(2) COQUIN, *op. citat.*, p. 102.

(3) *Bulletin Œuvres de Mer*, n° 17, janvier 1913, p. 62 et n° 18, janvier 1914, p. 56.

(4) COQUIN, *op. citat.*, p. 104.

(5) ID., *ibid.*, p. 106.

ture d'iode. Quand le mal est déclaré, il guérit par une incision, et des pansements humides au sublimé ou au permanganate de potasse : l'opérateur doit veiller à extraire complètement le pus de la plaie. Certains capitaines savent aujourd'hui donner à temps le coup de bistouri, et le panaris n'a plus les suites graves qu'il avait autrefois.

Fréquents aussi sont les abcès et les phlegmons, signalés par tous les médecins, et dont les causes sont les mêmes. Parfois surviennent des complications : « le mal gagne, envahit tout un segment de membre; des décollements s'étendent, une articulation se prend, et, quand l'ouverture spontanée en arrête l'extension, la guérison est longue et ne s'obtient pas sans difformité, sans impotence fonctionnelle. Parfois la mort a été la conséquence de ces vastes suppurations » (1). La gangrène en est la cause immédiate. Les abcès et phlegmons sont moins graves aujourd'hui. On les traite par le pansement humide antiseptique et, s'il y a lieu, par des débridements.

En Islande, les marins, tenant perpétuellement en mains leur ligne, et la remontant sans cesse, se garantissent contre le frottement par des manchettes en cuir. Mais ils ne prennent pas assez de précautions; et l'eau s'introduit dans la manche; elle séjourne entre les téguments et la manchette. Le contact permanent de l'eau salée détermine de l'irritation locale aux poignets, sur le dos des mains et des doigts. La peau d'abord devient rouge, il se forme des bulles de pemphigus aigu, ces bulles se rompent et se compliquent d'ulcérations plus ou moins étendues, qui se déchirent au premier choc. L'eau devient douloureuse au contact et le travail est fort pénible. Les médecins appellent cette affection « les fleurs d'Islande » et les pêcheurs « les punaises de Terre-Neuve... ou d'Islande ». Les précautions consistent en l'usage de manchettes en caoutchouc. Avec de la propreté, un bon pansement antiseptique et imperméable, la guérison vient promptement.

L'action irritante du sel produit « l'ulcère des saleurs », sec et noirâtre. La plus petite écorchure peut y donner lieu.

---

(1) Gazeau, cité par Coquin, p. 107.

Il ressemble aux ulcérations syphilitiques. Assez fréquent, il se rencontre moins qu'autrefois : les pêcheurs se servent d'une tige de bois appelée « diguet », qui leur permet de ranger le poisson sans le toucher, et d'une pelle pour le recouvrir de sel. D'après certains médecins, l'ulcère ne diffère des punaises que par le siège : la paume de la main et la pulpe des doigts. Pour d'autres, il est de même nature que le panaris. Il peut dégénérer en panaris ou en phlegmon de la main ou du bras. La guérison en est difficile, si le saleur continue son métier. S'il cesse ses fonctions, le mal disparaît très vite, pour reprendre avec le travail.

⁂

Il est des maladies qui, sans être professionnelles, sont dues au milieu, ou bien sont aggravées par lui, ou constituent, en raison du milieu, un véritable danger.

Le rhumatisme tient une grande place dans les statistiques : c'est naturel dans ces pays humides et froids. Il n'y a pas d'ordinaire de complications du côté du cœur. Le rhumatisme articulaire avec fièvre est assez rare. Fréquentes sont les attaques aiguës de rhumatisme musculaire, les névralgies sciatiques ou intercostales; fréquent aussi le lumbago. Peu d'hommes, à chaque saison, échappent à l'une ou à l'autre de ces affections. Les accès, avec déformation des articulations, sont de plus en plus marqués, à mesure que les pêcheurs vieillissent. Les marins ne se plaignent pas — à quoi bon ? — mais fort restreint est le nombre de ceux qui sur ce point restent indemnes. Les causes sont : avec le froid humide, le surmenage, les fatigues prolongées. Contre la fièvre on emploie le sulfate de quinine ou le pyramidon; puis on donne un purgatif: le repos et la chaleur doivent faire le reste.

La congélation est rare. Le docteur Gazeau cite un cas qui fut traité en 1897 à l'hôpital de Saint-Pierre. En juin, deux jeunes gens, égarés en doris dans la brume, restèrent quarante-huit heures éloignés de tout bateau, sans vivres et sans autres couvertures que les vêtements qu'ils portaient. Ils furent recueillis privés de connaissance. Le plus jeune avait les orteils gelés et sortit de l'hopital avec deux moi-

gnons informes. C'est dans les doris que la gelure se produit : on retrouve les pêcheurs raides sous une couche de givre. Un doris de la goélette *Progrès* s'était perdu six jours et six nuits sur le Banc. Le novice Bertrand avait les pieds gelés, les orteils tombés, et la chair s'en allait par morceaux avec ses habits (1). Le docteur du Bois Saint-Sevrin raconte ce fait: deux pêcheurs sortent par un froid de —12°, un soir de février 1883. Bientôt le thermomètre descend à —18°, la mer s'épaissit, les avirons se recouvrent à chaque descente d'un manchon de glace. L'un des deux, jeune homme de 18 ans, n'avait que deux paires de bas de laine et des sabots. Vers dix heures, il se plaint du refroidissement intense des pieds, et à partir de minuit, ne donne plus signe de vie. Son compagnon, mieux vêtu, plus âgé — il avait 35 ans — résiste, et, vers quatre heures du matin, est rappelé à la vie par d'autres pêcheurs qui ont aperçu les deux hommes dans le doris. Le corps du premier présentait la dureté du marbre et en avait la température extérieure. Le P. Yves rapporte l'aventure de quatre hommes du *Vaillant*, que l'on put sauver, mais à qui on dut enlever les pieds gelés. Les causes, bien connues à terre depuis la guerre de 1914, sont : le vent, l'humidité, l'inanition. Les hommes doivent se prémunir contre ces accidents toujours possibles, quand ils descendent en doris. Après les atteintes du mal, il faut frotter la partie gelée avec de la neige, ou, à défaut, mettre des compresses mouillées froides. Il y a lieu surtout de ne jamais exposer le membre malade à une atmosphère chaude : la gangrène survient inévitablement. Mais si l'on ne réussit pas à rétablir la circulation, l'amputation s'impose au plus tôt (2).

Les médecins ne sont pas d'accord sur l'influence que peut avoir l'Islande sur la tuberculose. D'après le docteur Sisco, le climat de ce pays, loin de développer la tuberculose, l'enrayerait plutôt. Le docteur Delpeuch affirme que, s'il ne favorise pas l'éclosion de cette maladie, le milieu contribue

(1) Coquin, *op. cit.*, p. 120.

(2) Id..., *ibid...*, p. 120 et 121.

à en accélérer la marche. Auquel croire ? Il est prudent de ne pas embarquer des hommes suspects : sur ce point tout le monde pense de même.

On s'était posé la même question pour Saint-Pierre. Les docteurs Martine et Gazeau ont noté ce fait que l'arrivée à Terre-Neuve pour un bacillaire est l'occasion fatal d'un réveil aigu de la maladie. Tous les ans, on voit mourir, dès les premières semaines, des jeunes gens partis en bonne santé apparente, mais qui avaient un début de tuberculose. Les entrées et les décès à l'hôpital de Saint-Pierre en font foi (1). Le vent, le froid, la pluie, les brumes épaisses, l'humidité, les variations brusques de température, les privations, la fatigue, les imprudences inhérentes au milieu ne sont pas des conditions à recommander à un phtistique. Dans leur intérêt et celui de l'équipage, il faut dès l'abord éliminer tous les tuberculeux. Le milieu toutefois n'engendre pas seul la tuberculose.

De toutes les maladies, la typhoïde est celle qui opère le plus de ravages. Elle sévit chaque année dès le début de la pêche. En 1896, on dut débarquer à Dyrejford l'équipage de la *Renommée*, de Dunkerque, et désinfecter le navire (2). Dans ces dernières années, les navires bretons paraissent seuls atteints. En 1895, cinq hommes furent malades sur la *Glaneuse*, de Saint-Brieuc. En 1898, il y eut une véritable épidémie : 103 cas et 9 décès. Le docteur Chastang a vu une goélette, sur laquelle mourut sans aucun soin un marin qui fut enterré aux îles Westmann : tout l'équipage fut pris successivement. Les navires rapportent souvent la typhoïde au pays : d'après le docteur Nourry, de Saint-Malo, un bateau qui ramenait sept ou huit malades a littéralement empoisonné Cancale en 1898 (3).

Pour le docteur Sisco, la principale cause serait le surmenage : il se produit alors l'auto-intoxication, l'auto-typhisation de Peter. Le bacille d'Ebert se transmet également par les choux, qui le reçoivent eux-mêmes en abondance des

(1) Coquin, *op. cit.*, p. 123.
(2) Id..., *ibid...*, p. 126.
(3) Id..., *ibid...*, p. 128.

engrais, et qui sont insuffisamment cuits. Le docteur Chastang incrimine le cidre, ou mieux l'eau avec laquelle on le fabrique; le docteur Bodin semble pourtant avoir démontré, par des expériences sérieuses, que, très vite, les bacilles de l'eau sont détruits par la fermentation du cidre. L'eau pure est certainement une cause très active de la typhoïde : dans les premiers mois, on consomme l'eau de France, c'est aussi la période de l'infection. Puis a lieu la contagion directe par les matières et le couchage à deux, qui ne subsiste plus, en principe.

Il faut que tout navire soit largement pourvu de lait concentré. Le malade doit être, au plus tôt, transporté à l'hôpital, et les selles désinfectées avec une solution de sulfate de cuivre : 50 grammes par litre environ. Une désinfection sérieuse de la couchette s'impose également : elle peut être faite par les soins du croiseur ou du bateau-hôpital.

Le scorbut frappe tous les marins, ceux du commerce aussi, au moment de leur séjour dans les zones froides. Le froid agit donc, le froid humide surtout; il y a d'autres causes : l'encombrement, la fatigue, la dépression morale, les affections du tube digestif, et l'alcool, qu'on retrouve partout, à l'origine ou dans le développement de toute maladie. Le scorbut décimait autrefois les pêcheurs de Terre-Neuve; il fait aujourd'hui moins de ravages : les armateurs avertis assurent aux équipages une meilleure hygiène alimentaire. En Islande, cette misère a toujours été moins fréquente : en 1896, pourtant, l'*Etoile d'Arvor*, de Paimpol, avait au retour onze scorbutiques, qu'il fallut pour la plupart transporter chez eux (1). En tout cas, c'est un apanage exclusif des pêcheurs bretons : ceux du Nord ignorent jusqu'au nom du scorbut. En 1897 et 1898, le docteur du Bois Saint-Sevrin estimait encore à une vingtaine le nombre des pêcheurs atteints (2). En 1899, un capitaine dut jeter à la mer cinq cadavres, pendant la traversée du retour qui dura trente jours. Il s'empressa en 1900 de venir

(1) Coquin, *op. citat.*, p. 132.
(2) Id., *ibid.*, p. 133.

écouter les conférences médicales du docteur Bonain : il avouait qu'il ignorait tout des symptômes et du traitement du scorbut.

Le mal se produit au moment où, les vivres frais étant épuisés, les hommes mangent des salaisons. Aussitôt ils ont de l'œdème, ils ressentent de la fatigue, de la courbature, des crampes dans les mollets. Si l'on ne parvient à dissiper cela par le repos et les toniques, il survient des hémorragies diverses. Le scorbut sévit surtout à la fin de la campagne, plutôt après une série de temps humides. Pourquoi les Bretons y sont-ils plus sujets ? Ils travaillent sans doute plus que les Normands et les Dunkerquois.

Il faut assurer aux pêcheurs le plus possible de légumes frais, choux et pommes de terre. Chaque bateau devrait avoir une provision de jus de citron, le *lime-juice* des Anglais. En Angleterre, une loi oblige les capitaines de navires marchands à distribuer du lime-juice après quatorze jours de séjour à la mer : il y a eu des condamnations contre les délinquants. Les aliments gras sont un excellent remède contre le scorbut, qui est une conséquence de la misère physiologique. Les conserves de légumes, d'oseille, en particulier, ont donné les meilleurs résultats.

En 1913, à Terre-Neuve, apparut sur deux navires une curieuse affection, le béribéri nautique, qui a bien des analogies avec le scorbut. Elle semble due, elle aussi, au régime alimentaire. Elle se manifeste par de l'asthénie, de l'œdème généralisé, des douleurs polynévritiques, des troubles visuels, cardiaques et même cérébraux. Sur l'un des bateaux, onze hommes furent atteints : l'un d'eux mourut, un autre, ramené par le navire-hôpital, demeura frappé de confusion mentale. Sur l'autre bâtiment, les treize hommes malades, recueillis par le *Saint-François* ou hospitalisés à Saint-Pierre, guérirent tous assez rapidement, grâce au repos et à une alimentation spéciale, faite surtout de salades et de légumes frais (1).

---

(1) *Bulletin Œuvres de Mer*, n° 18, janvier 1914, p. 50.

L'indication est très nette : autant que possible, vivres frais, légumes, un peu de repos; bien des misères seront épargnées aux pêcheurs, dont le lot est déjà suffisamment pénible.

⁂

Il n'est guère permis aux pêcheurs d'être malades. Ces hommes sont doués d'une robuste endurance; leur sensibilité un peu obtuse ne leur laisse pas ressentir un malaise, début souvent d'une affection sérieuse. « Cela passera tout seul. » Il faut qu'un marin soit terrassé pour qu'il réclame des soins. Parfois il souffre, comprend qu'il pourrait être soulagé, qu'il devrait interrompre son travail, mais un homme de moins, quand le poisson donne, c'est une grosse diminution dans le rendement. Il redoute les réflexions du patron qui, tout en le soignant, lui reproche durement sa fainéantise; il craint les railleries des compagnons. Il ne veut pas surtout diminuer son gain. Et il continue, jusqu'à ce qu'il tombe. « En pêche, c'est marche ou crève. » Ce mot féroce exprime bien la situation. En 1908, au cours de sa première croisière, le *Saint-François d'Assise* trouva, à bord du *Saint-Michel*, de Fécamp, six hommes atteints de la fièvre typhoïde; le capitaine traînait péniblement. Ils déclarèrent tous qu'ils voulaient suivre l'exemple de leur capitaine et demeurer à bord, afin de ne pas compromettre le résultat de la campagne. Leur héroïsme fut récompensé : ils guérirent tous et firent une bonne pêche (1).

Mais ils ont beau faire, ces rudes hommes : l'implacable maladie les force un jour à s'aliter. Ils vont du moins alors être séparés des autres, isolés dans une petite chambrette ? Ils y seraient plus tranquilles, soustraits aux bruits et aux conversations; et ils n'exposeraient pas les camarades à la contagion. Sans doute on ne peut, à bord de chaque bateau, prévoir une salle d'hôpital; mais ne pourrait-on réserver un petit coin où le pauvre malade fût seul, dans le calme et le silence, et où il ne fût pas un danger pour tout l'équipage ? Les bateaux modernes ont une cabine d'isolement; et pas

(1) *Bulletin Œuvres de Mer*, n° 13, janvier 1909, p. 26.

même tous ! Le commandant du stationnaire la *Ville d'Ys* signale, dans son rapport de 1920, qu'elle manque sur quelques navires neufs (1). Aussi bien l'existence de cette cabine ne prouve point qu'on s'en serve pour les malades : on y loge, dès le début de la campagne, ceux qui n'ont pu trouver place ailleurs. Et le malade vit dans le poste, au milieu de l'équipage. Aussi n'est-il point rare, à la suite de cette affreuse promiscuité, de voir des équipages entiers infectés : tels les hommes de la X..., en 1900, tous atteints de la typhoïde et immobilisés pour plusieurs mois (2).

Qui donc soigne les blessés et malades sur le grand Océan ? La loi n'impose un médecin que sur les bateaux dont l'effectif atteint le chiffre de cent personnes, quand leur traversée dure plus de quarante-huit heures (3). Les docteurs de l'Etat et des Œuvres de Mer ne peuvent traiter à temps tous les malades, heureux quand ils peuvent seulement les voir. Le médecin du bord, c'est le capitaine à qui l'on a enseigné, au cours d'hydrographie, les notions élémentaires et qui a, comme auxiliaire, le « médecin de papier ». C'est ainsi que les pêcheurs dénomment L'INSTRUCTION MÉDICALE POUR SERVIR DE GUIDE AUX CAPITAINES DES BATIMENTS DE PÊCHE, petite brochure d'une trentaine de pages, éditée par les soins du ministère de la Marine. Elle semble assez pratique, autant du moins que nous en pouvons juger; mais peut-être est-elle légèrement trop technique et trop résumée. Il est vrai qu'elle a pour but, non d'apprendre, mais de rappeler aux capitaines les notions qu'ils sont censés connaître.

Nous disons bien « qu'ils sont censés connaître ». Combien les ont oubliées, s'ils les ont jamais apprises ! Aussi quels soins reçoivent-ils, les pauvres malades, sur certains bateaux ! Gardons-nous bien toutefois de généraliser. Tous les ans les rapports officiels et les rapports des Œuvres de Mer signalent des soins fort intelligents donnés par des capitaines à leurs hommes. Sur la *Glaneuse*, de Saint-Brieuc, un

---

(1) Communication orale.

(2) *Bulletin Œuvres de Mer*, n° 5, janvier 1901, p. 14.

(3) *Art. 18, Loi 17 avril 1907.*

coup de mer avait blessé grièvement deux marins. L'un avait une vaste plaie en croix du cuir chevelu, avec abondante hémorragie; l'autre était atteint au côté gauche de la poitrine. Au premier le capitaine Brouard fit un pansement antiseptique; au second il mit un bandage de corps soigneusement matelassé : un médecin ne pouvait mieux faire, au témoignage du docteur Chastang (1). Sur l'*Ange*, de Fécamp, le capitaine Pen panse une fracture et reçoit les félicitations du professeur Lannelongue (2). En 1913, un homme de la *Granvillaise* avait une côte fracturée. Le médecin des Œuvres de Mer ne put que constater un pansement parfaitement approprié. Le meilleur bandage de corps, appliqué par le plus illustre maître, n'eût pas donné de meilleur résultat (3). Et il nous serait facile de multiplier les exemples. Mais, sur le nombre, ce ne sont pourtant que d'heureuses exceptions.

Autrefois tout bateau devait avoir de l'acide phénique concentré destiné à faire de l'eau phéniquée à 10 0/00. Un patron de pêche se dit un jour que, si l'acide phénique ainsi dilué devait produire de l'effet, il en produirait bien davantage et beaucoup plus rapidement, s'il était employé tout pur. Il mit la gangrène dans le bras malade, qu'il fallut amputer. C'est tous les ans que l'on trouve des cas de gangrène phéniquée dus à l'imprudence ou plutôt à l'ignorance (4). Dans les nouveaux coffres de pharmacie, l'acide phénique a été heureusement remplacé par le perborate de soude.

Des capitaines trempent dans les dissolutions les linges imprégnés de pus, lavent grossièrement les membres infectés, et remettent sur les plaies vingt fois les mêmes pansements. D'autres font des cataplasmes avec du... biscuit trempé dans de l'eau (5). Si encore cela ne produisait que l'effet classique du cautère sur la jambe de bois ! Les conséquences en sont parfois très graves. En 1900, le docteur

---

(1) *Bulletin Œuvres de Mer*, n° 2, janvier 1898, p. 42.
(2) Coquin, *op. citat.*, p. 95.
(3) *Bulletin Œuvres de Mer*, n° 17, janvier 1913, p. 61.
(4) *Ibid...*, n° 10, janvier 1906, p. 36.
(5) *Ibid...*, n° 2, janvier 1898, p. 24.

Bonain fut appelé à donner ses soins à un pêcheur de l'*Arago*. « C'était, écrit-il, le prototype de la misère physiologique. » Le malheureux lui arriva, baignant littéralement dans le pus, atteint d'un vaste abcès à la paroi thoracique, avec décollement s'étendant jusqu'au bassin. Venu juste à temps pour éviter une fin prochaine, il put, après de longs mois, être renvoyé en France dans des conditions satisfaisantes (1).

Les médecins signalent la différence, à ce point de vue, entre les pêcheurs étrangers et les nôtres. Le docteur Maës a eu l'occasion de donner des consultations à des pêcheurs américains. Il a remarqué chez eux une propreté très grande. Tous avaient du linge frais, des vêtements convenables et soignés, qui n'apportaient avec eux aucun relent de morue ou de saumure. L'un d'eux même s'excusa de se présenter sans manchettes (2). Ils guérissent vite, et, chez nos compatriotes, la négligence entretient et empire les blessures.

De tout temps, les armateurs ont dû munir leurs bateaux des médicaments, ustensiles, objets de pansement et désinfectants nécessaires au traitement des malades. S'il faut en croire un médecin des Œuvres de Mer, « tous les rossignols d'une pharmacie fossile semblaient s'être donné rendez-vous dans ces officines antédiluviennes » (3). La loi de 1907 a refondu toute la législation en vigueur sur la matière. Elle a institué quatre sortes de « coffres », plus ou moins complets : chaque navire doit en posséder un ou plusieurs, suivant la durée du voyage et le nombre des passagers. Comme la plupart des bateaux de pêche font une campagne de plus de sept mois, et de moins de dix, et que les équipages vont de seize à cinquante personnes, d'après le décret du 10 avril 1909, chaque navire doit emporter un coffre n° 2 et un coffre n° 3. Ces coffres contiennent : des médicaments pour l'usage interne, antipyrine, chlorate de potasse, éther, laudanum, etc... ; des médicaments pour

(1) *Bulletin Œuvres de Mer*, n° 5, janvier 1901, p. 14.

(2) *Ibid...*, n° 10, janvier 1906, p. 34.

(3) *Les Œuvres de Mer en Islande*, Campagne 1903, p. 32.

l'usage externe, acide borique, acide phénique, acide picrique, teinture d'iode, etc...; des objets de pansement, bandages, crêpes, gaze, coton, compresses, etc...

Quant aux appareils, ustensiles et instruments divers, attelles, baignoires, bassins, crachoirs, ventouses, thermomètres, etc...; le règlement d'administration publique distingue deux catégories d'équipages : la première qui va de 1 à 16 hommes, et la seconde, qui va de 16 à 100 hommes; et il exige, cela va sans dire, un plus grand nombre d'appareils pour la seconde que pour la première. Il impose aussi une plus grande quantité de désinfectants, chlorure de chaux, crésylol sodique liquide, en raison du nombre des hommes à bord. Il n'y a pas d'autre différence entre les deux catégories.

Les armateurs, qui semblent avoir toujours protesté contre l'exigence des coffres, n'ont pas manqué d'accentuer leurs protestations en raison même de l'augmentation des charges qu'on leur impose. Par lettre en date du 26 juin 1910, le Comité central des armateurs de France faisait remarquer au sous-secrétaire d'Etat que les pharmaciens de Marseille étaient dans l'impossibilité de fournir plusieurs objets de la longue liste imposée (1). Une circulaire du 6 septembre 1910 a fait connaître que les rédacteurs du décret sur la composition des coffres ont cherché à rajeunir l'outillage chirurgical embarqué, et que, faute de trouver les instruments indiqués par les nomenclatures, on pouvait embarquer tous autres outils plus modernes que ceux prévus par le règlement. Plusieurs circulaires avaient admis des tolérances dans l'application de la loi : ces tolérances devaient prendre fin le 27 septembre 1912, avec l'établissement de nouvelles nomenclatures.

Sur ce point comme sur d'autres, la loi de 1907 a des exigences excessives, ce n'est pas douteux : disons, si l'on veut, que le législateur a voulu trop bien faire. Il n'a pas assez tenu compte des difficultés pratiques. Et ce qu'il faudrait avant tout chercher dans une loi semblable, c'est le plus haut degré de possibilité dans la réalisation. Les

(1) *Circulaire 671 du Comité central des Armateurs de France.*

nomenclatures arrêtées par le conseil supérieur de la Marine sont trop complexes. Et il est à craindre — c'est ce qui se produit, — que, devant les nombreuses drogues dont ils ignorent les propriétés, les capitaines ne conservent les produits connus : teinture d'iode, acide phénique, et ne relèguent le reste à fond de cale.

S'il fallait en croire certains armateurs, c'est ce que les capitaines peuvent faire de mieux. Plutôt que de s'exposer à aggraver le mal, mieux vaut ne pas le soigner. D'après le docteur Gazeau, à Dunkerque certains armateurs donnaient une prime au capitaine qui revenait sans avoir ouvert son coffre à médicaments : l'aveu en aurait été fait par un capitaine à un médecin de la marine (1). Nous n'avons pas trouvé des affirmations aussi nettes, mais nous avons entendu de la bouche d'armateurs des paroles un peu déconcertantes au premier abord, celle-ci par exemple : « Les capitaines ne se servent pas du coffre, tant mieux ! Ils ne feraient que des sottises. C'est le conseil que je leur donne. » Le conseil était suivi par la très grande majorité. Le coffre servait à tout, autrefois, sauf à soigner les blessés et malades : un médecin des Œuvres de Mer y trouva un jour niché le chien du capitaine. Les coffres paraissaient tellement inutiles que la confection était regardée comme une pure formalité. Les armateurs en étaient venus, quelques années avant la loi de 1907, à offrir pour les médicaments des sommes dérisoires. A quoi bon donner des remèdes inutilisés et dépenser des sommes qui seraient aussi bien jetées à l'eau ? Les produits étaient souvent de mauvaise qualité. Il en est résulté de tragiques incidents.

Nous voulons croire que la plupart des armateurs étaient de bonne foi convaincus qu'en agissant ainsi ils ne nuisaient pas à la santé de leurs hommes, et que, somme toute, rien n'était perdu. Nous ne pouvons toutefois nous ranger à leur avis. Qu'on élimine les remèdes dangereux et les inutiles, c'est à quoi il faut tendre ! Mais il nous semble qu'il y a autre chose à faire : initier les capitaines au traitement des malades, à la connaissance des remèdes, de leur utilité et

(1) Coquin, *op. citat.*, p. 80.

de leurs inconvénients, les former à la pratique surtout, leur rappeler souvent les leçons qu'ils ont prises au cours d'hydrographie. Il y a des objections; il y en a toujours. Mais elles doivent céder devant la nécessité. Vers 1900, avant le départ des navires-hôpitaux, les docteurs faisaient, dans les ports où ils séjournaient, des conférences d'hygiène, de médecine et de chirurgie pratiques. Ils avaient constaté des résultats; et cela devait être. MM. les docteurs du Bois Saint-Sevrin, Bonain, Chastang avaient donné plusieurs années de suite des conférences dans la région de Saint-Brieuc et Paimpol. Pourquoi ne les a-t-on pas continuées ? Ne pourrait-on les reprendre ? Il y aurait évidemment quelque chose à faire dans cet ordre d'idées. On ne peut avoir du dédain pour la santé de ces hommes, dont la vie est par ailleurs si rude. Il nous semble assez facile de réunir, dans un centre, les capitaines, et même les seconds destinés à les suppléer, et de leur expliquer l'*instruction médicale*. Il serait bon même de s'assurer qu'ils ont compris en leur faisant appliquer des pansements, diagnostiquer une maladie et déterminer le remède qui convient.

Il y aurait lieu d'ajouter à l'Instruction un commentaire simple, tel que celui du docteur Vandaële, de Fécamp. Ce médecin, qui était en même temps armateur, réunissait pendant l'hiver ses capitaines, pour les initier à leur rôle médical et, au départ, leur remettait un exemplaire du volume qu'il avait composé à leur intention. Ce qui prouve d'ailleurs que, parmi les armateurs, il en est qui comprennent leur devoir. On signale, chez ceux de Paimpol en particulier, un réel souci de la santé et du bien-être des équipages. Ils remplissent ainsi une obligation de conscience et sauvegardent leurs intérêts. N'est-ce pas ce qu'il y a de meilleur et de plus intelligent ?

CHAPITRE X

L'Alcool et l'Alcoolisme

Il y a vingt ans. — Le Fléau : Ses Ravages. — La Loi : Situation actuelle. — Ce qu'il faut faire

« L'alcool, voyez-vous, disait un jour naïvement un capitaine prud'homme au médecin de la division navale de Terre-Neuve, M. le docteur Gazeau, l'alcool, c'est la boëtte du pêcheur, comme l'encornet, c'est la boëtte de la morue » (1). Tout le monde ne l'eût pas dit aussi crûment, mais longtemps ce fut la conviction d'un bon nombre d'armateurs : sans l'alcool, pas de pêcheurs, pas de pêche surtout ! Et c'est tout ce qui importe ! La vie humaine, l'avenir de la race, la moralité, cela ne compte pas ! La seule chose qui compte, c'est la morue !

On ne manquait pas de les appâter, les pêcheurs ! Dès le matin, au lever, avant toute nourriture, on les « amorçait » et on les éveillait avec un *boujaron* d'eau-de-vie, destiné, celui-là sans doute, à « tuer le ver ». A chaque repas, on faisait une nouvelle distribution. Sur les Bancs, on donnait un boujaron à l'arrivée de la « relève », un autre avant le départ pour la pose de lignes, un autre encore au retour. En Islande, chaque équipe recevait une distribution avant et

(1) Cité par *Bulletin Œuvres de Mer*, n° 1, janvier 1897, p. 18.

après le quart de pêche. Il y avait de la sorte six boujarons réglementaires; le boujaron est de six centilitres. Soit déjà trente-six centilitres d'alcool par jour à chaque homme !

Et les suppléments dépassaient souvent la ration... normale. Tout était à bord occasion à supplément. L'équipage se levait la nuit pour pêcher l'encornet : un boujaron pour chasser le sommeil ! Il fallait faire une manœuvre : un boujaron pour donner du cœur ! La pêche était abondante : un boujaron pour récompenser les pêcheurs ! Il faisait froid : un boujaron pour se réchauffer ! Il faisait chaud : un boujaron pour se rafraîchir ! Il arrivait des nouvelles du pays : un boujaron pour fêter sa joie ! Il n'en arrivait pas : un boujaron pour noyer son chagrin ! Bref, le boujaron était d'un usage presque constant sur les bateaux de pêche; c'était la mesure la plus indispensable du bord. On devine où peuvent aller des hommes avec un pareil entraînement ! Car l'eau-de-vie produit un effet fatal : prise à la même dose, elle devient insipide, le palais se fait de « zinc », et, pour la sentir, il faut en augmenter sans cesse le degré ou la quantité. Les hommes avaient toutes facilités pour cela : longtemps même les armateurs ou les capitaines se firent débitants. L'article 43 du décret du 2 mars 1852 déclarait : « L'embarquement des provisions particulières des boissons spiritueuses à bord des bâtiments faisant la pêche est formellement interdit. »

« L'administration de la marine concertera avec celle de la douane les mesures à prendre pour empêcher l'embarquement des spiritueux et même celui des fûts vides propres à en contenir. »

« Le ministre de la Marine et des Colonies retirera la lettre de commandement, pour un temps dont la décision fixera la durée, à tout capitaine qui aura vendu ou laissé vendre à bord des boissons spiritueuses. »

« Une amende de 500 francs sera encourue par tout armateur qui fera vendre de ces boissons pour son compte aux équipages de ses navires » (1).

(1) Cité par Coquin, *Hygiène et pathologie des pêcheurs de-morue*, p. 47.

Au début de 1862, le ministre de la Marine envoyait à ses agents une note officielle : « Il y a lieu de penser, disait-il, que les prescriptions de l'article 43 du décret du 2 mars 1852 ont été perdues de vue; et je vous invite à adresser à qui de droit les recommandations nécessaires pour en assurer l'exécution. »

En 1896, une circulaire ministérielle rappelait ces documents et fixait la ration maxima d'alcool à 25 centilitres (1).

Depuis lors, les armateurs ou capitaines ont à peu près cessé le rôle de marchands d'alcool. Mais on n'a tenu aucun compte de la ration maxima. Avant 1907, d'après des calculs modérés, chaque pêcheur buvait, en moyenne, un demi-litre d'alcool par jour et beaucoup en absorbaient jusqu'à soixante-quinze centilitres, sans compter un demi-litre de vin et, sur un grand nombre de bateaux, du cidre à discrétion. On ne vendait plus d'eau-de-vie à bord ? Qu'à cela ne tienne : le pêcheur faisait sa provision particulière ! C'était interdit : nous le savons, et la douane veillait ; mais tout le monde sait qu'il est des accommodements avec la douane ! Malgré sa bonne volonté d'ailleurs, bien des choses lui échappent ! Les Terreneuviers s'approvisionnaient à Saint-Pierre quand ils y touchaient. Les Islandais renouvelaient leurs caves avec les chasseurs qui apportaient toujours, en même temps que les denrées envoyées par la famille, de nombreuses bouteilles d'eau-de-vie.

A terre, les marins se gardaient bien d'interrompre leurs habitudes ! Le Danemark a interdit l'importation et la vente de tout alcool en Islande et songe, si ce n'est déjà fait, à prendre la même mesure pour le vin. Il y a vingt ans les pêcheurs jouissaient, sur ce point, de toute liberté et ils en usaient. Fort heureusement, les îles Saint-Pierre-et-Miquelon appartiennent à la France : nos compatriotes ont toujours pu s'y empoisonner à leur aise : en vertu de la sacro-sainte liberté du commerce, à laquelle il ne faut point toucher. Que deviendraient les débitants ? On pourrait peut-être se demander ce que deviennent les marins et leurs familles ; mais cela est beaucoup moins intéressant !

---

(1) Coquin, *op. citat.*, p. 48.

Voici un petit tableau, fort suggestif, dressé par le docteur Maës, des Œuvres de mer : c'est la quantité d'alcool consommée, à Saint-Pierre-et-Miquelon, en *un seul semestre* de l'année 1905 (1) :

Vermouth, Madère, en caisses	521 caisses
Vermouth, Madère, en fûts	18.200 litres
Bitter, absinthe	35.400 litres
Kummel, Kirsch	1.043 caisses
Cognacs	4.800 litres
Eau-de-Vie, Rhum, Alcool 3/6, Tafia, Genièvre, Wisky	101.900 litres

« En vérité, s'écrie le docteur, n'y-t-il pas là de quoi alimenter un volcan et faire sauter une ville ? » Et il ne s'agit, dans ce relevé, que de l'alcool *bu à terre par les pêcheurs ;* l'alcool destiné à la colonie et aux goélettes armées sur place n'est pas compris dans le tableau. A cela il faut encore ajouter la consommation qui fut faite, dans la même période, en vin, cidre et bière. C'est tout simplement effarant !

Rentrés dans leur pays, les Islandais et les Terreneuviers étaient les meilleurs clients des cafés et auberges. On estimait à Saint-Malo, vers 1900, que les marins peuplaient les débits dans une proportion de quarante pour cent : c'est l'explication du chiffre fantastique de litres d'alcool qui entraient alors dans certaines localités du littoral. Sans compter l'eau-de-vie de marc, consommée à domicile, et qui ne figurait pas dans les statistiques.

Tel était le triste état de choses il y a quelque vingt ans. Parmi les pêcheurs un bon nombre faisaient exception ; quelques-uns même étaient très sobres, certains des abstinents résolus. Aussitôt à terre, ceux-là se mettaient à l'ouvrage et ne perdaient pas de temps à courir les auberges. Le mal toutefois était plutôt général : c'était le hideux alcoolisme, c'est-à-dire l'empoisonnement fatal avec toutes ses conséquences pour l'individu et pour la race. Des hommes menant une vie normale, avec une nourriture hygiénique, souffriraient de l'absorption d'une pareille quantité d'alcool : à plus

(1) *Bulletin Œuvres de Mer*, n° 10, janvier 1906, p. 44.

forte raison les pêcheurs qui se trouvent dans des conditions lamentables d'hygiène et d'alimentation. L'alcool, pris à jeun par ces marins surmenés, mal nourris, produisait l'effet du coup de fouet et, pour de courts instants, donnait un semblant d'énergie à leurs organismes fatigués, mais les laissait retomber bien vite et plus bas qu'auparavant.

Nous avons là, sous les yeux, tous les rapports des médecins des stations navales et des navires-hôpitaux : il n'en est *pas un* qui ne signale les terribles ravages produits par l'alcool chez les pêcheurs. Il suffit de prendre au hasard. Le docteur Bonain, mis par le gouvernement à la disposition des Œuvres de Mer, dit, en son rapport sur la campagne de 1900 : « Parmi les trente-six hommes renvoyés à bord de leurs navires, après avoir reçu les soins nécessaires, nous comptons une douzaine de panaris, et une forte proportion de gastrites, dont l'origine alcoolique n'est pas difficile à révéler. Si les mains de nos pêcheurs présentent, par les mutilations et les lésions nombreuses, un cachet professionnel, les estomacs sont aussi suffisamment éprouvés par les jeûnes, l'irrégularité des repas, et *surtout par l'abus d'alcool* de mauvaise qualité pour constituer une véritable affection inséparable du métier » (1).

Le docteur Maës, pour la campagne de 1905, compte treize cas de gastrite alcoolique, et il ajoute : « Cependant il est à noter que les pêcheurs sont, en général, des individus *jeunes*, qui n'ont pas encore eu le temps de s'intoxiquer tout à fait, de devenir des alcooliques invétérés, mais qui le deviendront certainement et dans un temps assez court » (2).

Les médecins n'abordent pas tous les bateaux, et ne voient pas, tant s'en faut, tous les malades. Que serait-ce, grand Dieu, si les observations portaient sur la totalité des pêcheurs ?

Il y a, dans le cimetière de Saint-Pierre, des croix sur lesquelles on lit ce seul mot « cadavre ». C'est là que sont inhumés les corps de ceux qui sont tombés, un soir d'ivresse, dans le « Barachois », le bassin de Saint-Pierre-et-Miquelon.

---

(1) *Bulletin Œuvres de Mer*, n° 5, janvier 1901, p. 16.

(2) *Bulletin Œuvres de Mer*, n° 10, janvier 1906, p. 42.

Soixante-sept se sont ainsi noyés dans l'espace de cinq ans : de 1892 à 1896. Pendant les relâches au port, les pêcheurs passent de joyeuses soirées; ils rentrent la vue obscurcie par les fumées de l'alcool. Ils ne distinguent plus les quais et vont se jeter à l'eau, sans même avoir soupçonné le danger. Les malheureux coulent infailliblement, congestionnés le plus souvent au premier contact de l'eau, et paralysés d'ailleurs par les spiritueux absorbés.

Une enquête, conduite par l'Amirauté, a établi que *soixante-dix pour cent* des sinistres maritimes, en Angleterre, sont dus à l'ivresse des capitaines et des équipages (1). Aucune enquête de ce genre n'a été faite pour l'Islande et Terre-Neuve : on peut tenir pour certain que, s'il y en avait une, les conclusions en seraient désolantes. Il nous est arrivé de causer avec des pêcheurs naufragés, et, à travers leurs réticences, il était facile de deviner que, dans bien des cas, ils étaient fixés sur la cause du désastre : « En Islande, souvent deux vaisseaux s'abordent. Les fanaux ne sont pas allumés, la corne de brume ne fonctionne pas, la barre est amarrée, il n'y a personne sur le pont. Capitaine, homme de barre, homme de veille au bossoir étaient descendus en disant : « Vogue la barque ! Veille qui a peur ! » (2). — « Il est pour moi hors de doute, écrit le commandant Houette, que *la plus grande partie* des avaries faites en mer provient de ce que, lorsqu'il fait mauvais, pour mieux lutter contre le vent et la mer, on augmente la ration d'eau-de-vie » (3). L'ivresse alcoolique n'est-elle pas, en fait, une folie momentanée ? Et pas seulement momentanée, hélas ! Les maisons de santé sont peuplées des victimes du terrible poison. Le docteur Chastang signale, en 1898, le sauvetage d'un homme qui, dans un accès d'alcoolisme, s'était jeté à la mer tout habillé, et que l'embarcation du bateau-hôpital réussit à sauver, au moment où, ayant gagné le large, il était sur le point de couler.

---

(1) Quinzaine, 1er juillet 1899, p. 128.

(2) Ch. Le Goffic, *Sur la côte*. Cité par L. de Seilhac, *Marins pêcheurs*, p. 179.

(3) *Bulletin Œuvres de Mer*, n° 1, janvier 1897, p. 37.

On connaît, sur la côte, les rixes sanglantes qui suivent les libations de certains « pelletas ». Ils voient « rouge » et s'attaquent au premier venu. Ce sont parfois de véritables scènes de sauvagerie, des mœurs de canaques ! Il est aisé de deviner ce qui doit se passer, à certains jours, sur les bateaux de pêche, où la discipline est si difficile, où il n'y a ni juges, ni gendarmes. Et peut-être, quand on tombe sur quelqu'un de ces malheureux, le punit-on avec trop de rigueur : ce ne sont pas ses fautes seules qu'il expie !

Il est d'autres *misères*, de celles dont on parle dans le huis-clos des tribunaux, et sur lesquelles on ne peut que glisser quand on s'adresse au public. Il nous souvient qu'un jour quelqu'un mettait en garde les pêcheurs contre certaines habitudes innommables; l'un d'eux, s'approchant, nous dit : « Comme il connaît bien les marins ! »

Tout cela a une étroite corrélation avec l'alcoolisme. Est-ce que divers jurys d'Assises, effrayés des progrès parallèles de l'alcoolisme et de la criminalité, n'ont pas, en ces dernières années, demandé au législateur de les enrayer par des mesures énergiques ?

Depuis longtemps le cri d'alarme avait été jeté, et l'on avait signalé aux pouvoirs publics les ravages causés par l'alcool dans nos populations maritimes. Médecins et commandants des divisions navales, médecins et aumôniers des Œuvres de Mer, tous ceux qui ont étudié la vie et les mœurs des marins, tous ceux que n'aveugle pas la passion, ont été d'accord pour signaler le fléau et demander qu'on l'arrêtât. Pour M. le capitaine de frégate Houette « c'est la plaie épouvantable de toute cette flottille islandaise que cet alcoolisme. Le vice fondamental, c'est la passivité absolue avec laquelle les capitaines admettent que les hommes s'enivrent. J'ai tenté, ajoute-t-il, de leur faire comprendre la nécessité de ne pas admettre l'ivresse. Je n'y ai jamais réussi » (1).

M. le docteur Maës gémit sur « ces races de Bretons et de Normands, jadis si florissantes, qui sont menacées de perdre leur vigueur et leur vaillance » (2).

---

(1) *Bulletin Œuvres de Mer*, n° 1, janvier 1897, p. 37.

(2) Id., *ibid.*, n° 10, janvier 1906, p. 43.

La loi de 1907, en son article 31, portait assez timidement: « Un tableau d'équivalences sera établi par un arrêté ministériel; ce tableau fixera la ration maximum de boissons alcooliques qui pourra être embarquée et distribuée. »

Le décret sur la composition des rations du 20 juillet 1910 a limité la distribution quotidienne d'alcool à cinq centilitres, avec une période transitoire de deux années : quinze centilitres pour la première, et dix pour la seconde. Après une démarche des armateurs on avait maintenu, provisoirement, la mesure à douze centilitres. Aujourd'hui elle est ramenée à cinq centilitres.

Cette disposition a été mal accueillie, comme la loi de 1907 dans son ensemble. Pêcheurs et armateurs se sont coalisés contre elle : et l'on s'est demandé, un moment, si l'on allait pas voir une grève d'un nouveau genre, groupant à la fois patrons et salariés.

La loi, d'abord, c'était du nouveau : elle bouleversait des habitudes déjà vieilles, et que le temps aurait dû, pensait-on, rendre respectables. Surtout la restriction de l'alcool imposait des frais supplémentaires. L'alcool servi aux marins était-il plus dangereux que tout autre ? Ce n'est pas prouvé. Le docteur Forgeot a prélevé 75 échantillons, et il a trouvé, en plusieurs, des poisons violents, le furfurol et l'alcool amylique. Dans une dépêche du 19 mars 1900, le ministre dit que les alcools distribués aux pêcheurs et analysés par ses ordres ont été trouvés de la bonne qualité courante du commerce. Le docteur Coquin, guidé par un spécialiste, le professeur Blarez, a trouvé des alcools d'industrie, relativement purs, mais des alcools d'industrie ! (1). Or, vers 1900, l'alcool d'industrie dont une bonne partie venait d'Allemagne, avec beaucoup d'autres choses, l'alcool d'industrie à 90° coûtait 0 fr. 60 le litre; en le dédoublant, on avait un produit d'un bon marché fantastique, 0 fr. 30 le litre (2). La suppression ou la limitation de l'alcool sur les bateaux augmentait les dépenses : il fallait remplacer l'eau-de-vie par du thé ou du café. Cette mesure entraînait surtout un meilleur approvisionnement, des vivres

(1) Coquin, *op. citat...*, p. 51, 52 et 53.

(2) Rapport du Dr Cazeau, cité par *Bulletin Œuvres de Mer*, n° 1, janvier 1897, p. 18.

plus frais et plus variés, une nourriture chaude et mieux apprêtée; par suite, elle imposait un cuisinier de profession. La loi unissait les deux réformes : tout cela occasionnait plus de dépenses que l'alcool à six sous la bouteille. Telle est la vraie raison de l'opposition des armateurs à cette partie de la loi. Ils mettaient en avant d'autres motifs : l'impossibilité d'embarquer la quantité d'eau suffisante pour les infusions. La pratique a établi que c'étaient là des prétextes sans valeur.

Les pêcheurs ne renonçaient pas facilement, de leur côté, à l'alcool qui « leur donnait du nerf et les réchauffait. » — « De la tisane, s'écriait l'un d'eux avec dédain, de la tisane à des hommes qui font le métier que nous faisons, par une température de 15° sous zéro... Embarquez des types de l'Armée du Salut, alors; ils ne boiront que de l'eau, mais il est probable aussi qu'ils prendront moins de poisson » (1). Et il est bien vrai que les pauvres diables ont besoin de boissons qui les excitent et les réchauffent ! Leurs membres sont souvent glacés et brisés de fatigue : parfois il faut, à Terre-Neuve, les enlever de leur doris à l'aide de cordages, ils n'ont plus la force de remonter seuls sur le pont. C'est alors qu'autrefois ils buvaient une gorgée d'eau-de-vie qui était surtout une gorgée d'oubli. Mais l'alcool ne les réchauffe ni ne les excite : il les insensibilise seulement. Et, dès que cesse l'effet, la fatigue se fait sentir plus forte et les douleurs plus aiguës. Le thé et le café ont tous les avantages de l'alcool, sans en avoir les inconvénients. Mais c'est une tisane et c'est fade : cela ne « cuit » pas le palais. Les marins n'en voulaient pas.

Pêcheurs et armateurs avaient espéré, un moment, qu'on rapporterait la loi ou que du moins on en suspendrait l'application : il n'en a rien été, le gouvernement a tenu ferme. Et là vraiment il a eu raison. Il est une question souvent agitée : les lois peuvent-elles changer les mœurs, ou la réforme des mœurs doit-elle toujours précéder le vote des lois ? « *Quid leges sine moribus ?* » Il nous semble qu'ici la discussion est superflue : s'il avait fallu attendre un changement dans des

(1) *Ouest-Eclair*, 28 octobre 1909.

habitudes si ancrées, on eût attendu longtemps. Et nous ne savons si les pêcheurs finiront par accepter de bon gré le nouvel état de choses, mais nous sommes certain que, par le seul jeu de la loi, il y aura *matériellement* moins de misères, de maladies et de morts ! Et cela suffit pour la proclamer bienfaisante. La loi se propose de diminuer, voire de supprimer l'alcoolisme chez les marins. Elle avait fixé d'abord la ration quotidienne à quinze centilitres : c'était un maximum, qu'il ne fallait, en aucun cas, dépasser, mais qu'on n'était pas obligé d'atteindre. Tel était l'esprit de la loi, sinon la lettre. Certains officiers, chargés d'en surveiller l'application, la comprennent à la façon de l'intelligent Pandore. C'est ainsi que l'un d'eux s'oublia jusqu'à traiter de voleur un capitaine qui ne donnait à ses hommes que douze centilitres (1).

La loi, pourtant, ne suffit pas à elle seule à détruire le mal, qui a diminué, mais n'a point disparu. Il est nécessaire d'amender les mœurs. Il se fait, à notre époque, une ardente campagne contre l'alcoolisme; les apôtres, hélas ! en sont trop peu nombreux. Et sur le continent, du moins chez nous, la législation n'est pas venue à leur secours : on peut même dire qu'elle travaille contre eux, quand, par exemple, elle consacre le désastreux privilège des bouilleurs de cru. Il serait bon, pourtant, qu'on n'obligeât pas le pêcheur à se poser cette question : « Pourquoi me défend-on, à moi, l'alcool, sous prétexte que je m'empoisonne, s'il est permis de s'empoisonner tout à son aise, quand on est à terre ? »

Il faut se contenter de ce que l'on a : en attendant que la loi limite le nombre des cafés et des auberges, c'est-à-dire des occasions qui font les larrons, supprime l'eau-de-vie de cidre, le fléau des campagnes, les *antialcoolistes* doivent agir par tous les moyens.

Dans les Maisons de famille, on agit sur l'esprit des marins par les conférences avec projections et les tableaux que l'on met sous leurs yeux. Autrefois les médecins des Œuvres de Mer ont fait, en ce sens, de bonne besogne;

---

(1) *Ouest-Eclair*, 28 octobre 1909.

pourquoi donc ont-ils subitement cessé ? C'est là surtout que la persévérance s'impose. Dans les retraites que des prêtres zélés ont organisées pour les pêcheurs, on a profité des dispositions touchantes de ces hommes pour leur apporter la bonne parole antialcoolique. Il y aurait lieu de continuer et de généraliser ces pratiques ! Le jour où l'alcoolisme cèderait un peu, la religion et la morale progresseraient dans la même mesure.

« L'intempérance affligeait, il y a quelque vingt ans, aussi bien les marins étrangers que les nôtres. Les Œuvres d'assistance aux pêcheurs en Angleterre, qui ont débuté par la Mer du Nord, ont été motivées par la nécessité d'arrêter les ravages de l'alcool dans les flottilles anglaises de cette mer. Nos voisins ont su obtenir des résultats sérieux : employant tous les moyens que l'initiative privée, si féconde chez eux, met à la disposition des hommes de bonne volonté, ils ont agi sur le marin par le moral et par le physique. Ils se sont adressés au plus puissant ressort moral chez l'homme, le sentiment religieux. C'est ainsi qu'ils ont fait contracter à leurs adhérents de véritables engagements de ne plus boire une goutte d'alcool. Et cette promesse, — le *pledge* — a parfois été tenue d'une manière héroïque. On cite le cas de ce pêcheur anglais, retiré à grand'peine d'un naufrage, saisi par les sauveteurs dans un état d'épuisement complet sur la plage où il était roulé par la mer, auquel on voulait faire prendre un cordial alcoolique, et le repoussant pour ne pas manquer à son serment » (1).

Ce que les Anglais ont fait, les Français ne le pourraient-ils faire ? Notre race a des réserves profondes de bon sens et d'énergie ! Les pêcheurs sont convaincus des effets bienfaisants de l'alcool : ils les nourrit, les réchauffe, les excite. Le jour où ils sauraient la vérité, et que l'alcool ni ne nourrit, ni n'excite, ni ne réchauffe, qu'il n'a aucune des qualités qu'on lui prête, et qu'il a beaucoup de défauts qu'on ne lui connaît pas, les marins ne seraient pas tous des abstinents, du moins y aurait-il un grand pas de fait. Et, s'il n'est pas possible de corriger les endurcis : « qui a bu

(1) *Bulletin Œuvres de Mer*, n° 10, janvier 1906, p. 44.

boira », on pourrait toujours préserver la jeunesse. Et la jeunesse, c'est l'avenir !

Donnons ici les conclusions du docteur d'Estrée sur les méfaits de l'alcool :

« L'alcool a une action favorable sur le travail musculaire, que le muscle soit fatigué ou non »;

« Cet effet favorable est presque immédiat, mais très momentané »;

« Consécutivement, l'alcool a un effet paralysant très marqué: le rendement musculaire, environ une demi-heure après l'administration de l'alcool, arrive à une diminution, que de nouvelles doses d'alcool élèvent difficilement »;

« L'effet paralysant consécutif de l'alcool compense l'excitation momentanée; et, somme toute, le rendement du travail obtenu avec l'emploi d'alcools est inférieur à celui que l'on obtient en se privant d'alcools »;

« Les effets paralysants ne s'observent pas consécutivement à l'emploi du thé, du café, de la kola » (1).

Il y a lieu d'ajouter l'action bien connue du sucre sur l'organisme : les règlements militaires, en cela fort sages, ont prévu des rations fortes pour les dures périodes d'exercices et de combats.

Mais les pêcheurs ont froid ? Et, pour cela précisément, ils doivent éviter l'alcool. D'après M. Sikovsky, de Kiev, l'alcool est d'autant plus nocif que la température est plus basse (2).

Que les jeunes voient donc toutes les conséquences de l'alcoolisme : l'argent si péniblement gagné et dépensé de façon si stupide; — la santé délabrée; — les familles désunies et malheureuses; — l'immoralité bestiale avec son triste cortège; — la transmission des tares aux générations futures; — les accidents et les morts; — la France affaiblie, et livrée à ses ennemis ou à ses alliés. Qu'on leur montre, comme autrefois aux enfants spartiates les ilotes ivres, les victimes de ces excès : tel ce naufragé qui, ayant touché des

---

(1) Cité par Coquin, *Hygiène et pathologie des pêcheurs de morue*, p. 55.

(2) Coquin, *op. citat.*, p. 58.

effets aux bureaux de la Marine, vendait, une heure après, pour 54 sous, des vêtements qui valaient 50 francs ! (1). Qu'ils voient tout cela — et rien n'est exagéré; — voudront-ils s'exposer de gaieté de cœur à l'intempérance et à toutes ses suites ? Les résultats de la propagande faite par les maisons de marins auprès des jeunes gens ont été fort appréciables : jugeons par là des effets bienfaisants d'une action plus étendue.

« Ce que femme veut, Dieu le veut. » Il faut associer les femmes à cette campagne. Hélas ! quelques-unes aujourd'hui sont plutôt des adversaires que des auxiliaires ! A l'exemple du mari et des frères, elles ont été contaminées. Et le tableau est profondément triste de certains intérieurs, où l'homme, la femme, les enfants — quels enfants ! s'intoxiquent à plaisir. Pressons-nous d'ajouter que le cas est loin d'être général. Les femmes ne demandent qu'à être éclairées. Elles marcheront alors; et les hommes les suivront. Nous imaginons volontiers les Cancalaises bien décidées à cette nouvelle croisade : y apportant leur fougue, leur énergie, leur persévérance. Qui donc leur résisterait ?

Il est, dans tous les domaines, une loi connue, dite de substitution : on ne supprime un besoin qu'en le remplaçant par un autre. Elle sera notre guide en l'occurence. Il ne faut pas songer ici à remplacer un besoin physique par un besoin moral ou intellectuel; il doit être suppléé par une satisfaction de même nature. L'essai a été tenté : à la maison de famille de Saint-Pierre, on ne distribue aux pêcheurs que du *coco* inoffensif ou de l'*eucalyptus* hygiénique : les hommes ont d'abord fait la grimace, puis ils s'y sont mis. En 1907, il a été distribué cent cinquante hectolitres de coco et deux mille cinq cents tasses d'eucalyptus, baptisé « eucalitousse » (2). En 1903, dès les premières années de ce régime, on a pu en apprécier les bienfaits : trois cabarets se sont fermés dans l'île, faute de clients, et aucun marin, ni à l'armement, ni au désarmement, ne s'est noyé dans le Barachois, où, disait-on jadis, ils disparaissait plus d'hommes que sur les Bancs (3).

(1) *Bulletin Œuvres de Mer*, n° 13, janvier 1909, p. 44.
(2) *Bulletin Œuvres de Mer*, n° 12, janvier 1908, p. 49.
(3) Id..., n° 8, janvier 1904, p. 33.

Cela indique la voie à suivre sur le bateau : l'utilisation *sérieuse* du cuisinier, une nourriture convenable, des boissons chaudes, du thé ou du café sucré. Et c'en sera fait de cette plaie de l'alcoolisme chez ces braves gens de pêcheurs. Les campagnes n'en seront que plus fructueuses, la discipline plus facile, les avaries moins fréquentes, le sinistres moins nombreux. Tout le monde y trouvera son profit : marins et armateurs. Celui qui calcule le mieux est toujours celui qui calcule le moins.

CHAPITRE XI

La Vie en Commun

La Discipline à bord des Navires de Pêche

Recrutement pour l'Islande, pour Terre-Neuve. — Révoltes à bord. — Mousses et matelots martyrs : faits exacts ; exagérations. — Qualités des pêcheurs.

Un aumônier des Œuvres de Mer raconte qu'un jeune homme lui disait un jour : « Quand on est resté plusieurs mois sur les Bancs, toujours en présence des mêmes figures, au milieu de la brume, sur une mer souvent mauvaise, occupé à des travaux accablants, nourri avec des aliments mal préparés, parfois insuffisants; quand on a vécu avec des hommes de caractère difficile ou violent, qu'on a supporté des injures souvent grossières, et qu'on n'a presque jamais eu de paroles encourageantes, on ne sent plus en soi qu'un cœur endurci, desséché, on devient plus sauvage que les bêtes brutes. J'ai fait partie de l'expédition de Madagascar; j'ai vu des choses bien horribles dans les marais pestilentiels où tant de compagnons trouvaient la mort; eh bien ! le temps m'y paraissait moins désolé que parfois l'aspect de notre vie sur les Bancs » (1). Vingt-cinq, trente,

(1) *Bulletin Œuvres de Mer*, n° 9, janvier 1905, p. 38.

quarante hommes, demeurent deux ou trois mois, parfois comme sur les voiliers de Terre-Neuve sept mois entiers, seuls, face à face, séparés du reste du monde. L'isolement, la monotonie de la vie, le travail exténuant, tout est de nature à influencer péniblement leur moral. Il n'est pas sans intérêt de se demander quelle peut être, en ces conditions, la discipline sur les bateaux de pêche, qui la maintient, et quelles sont les relations de ces hommes entre eux. Ce que nous savons de l'alcoolisme ne fait qu'augmenter l'intérêt qui s'attache à ces questions.

M. Martial Deherrypon écrit : « Cuir et laine à l'extérieur, et muscles par dessous : tel est le pêcheur islandais; beaucoup de matière et peu d'esprit : je vous garantis que la lame n'usera pas le fourreau. C'est un être que la nature a charpenté au physique et au moral de façon à lui faire accepter, sans récrimination, le lot pourtant peu gracieux qui lui est échu dans la grande loterie des destinées humaines » (1). C'est une formule, et qui simplifie des choses complexes : il faut s'en méfier. Cette passivité naturelle n'expliquerait point seule la soumission des Islandais et l'entente qui règne ordinairement sur leurs bateaux. En Islande, la pêche se fait en famille : le père, les enfants, les frères embarquent sur le même navire. L'équipage, déjà connu du capitaine ou patron, se recrute dans le même village, ou dans les villages voisins. Les hommes sont parents ou amis, et, s'il existait quelque rancune entre deux marins, l'engagement de l'un empêcherait l'embarquement de l'autre. Les nouveaux et les faibles ont des protecteurs tout trouvés. Mais, qu'une dispute s'élève à bord, elle peut prendre de redoutables proportions : ce n'est plus une querelle d'homme à homme, cela devient une rivalité de familles, plus grave et plus durable aussi. Cela se produit surtout, quand les hommes ont « binicasé » (2). Jadis, pendant quelques jours, avant d'aller à terre, les marins réservaient leur ration d'alcool, afin de faire, au port,

(1) Cité par Coquin, *Hygiène et pathologie des pêcheurs de morue*, p. 74.

(2) Binicaser : se rassembler entre gens du pays de Binic, causer, boire et s'amuser.

une noce plus complète. Les fumées de l'alcool ne se dissipent pas aussi vite que celles du vin ou du cidre. Rentrés à bord, les matelots étaient facilement irascibles, et la moindre étincelle mettait le feu aux poudres. On a apporté au mal les vrais remèdes : la ration d'eau-de-vie a été notablement diminuée; mais on exige de plus que l'alcool distribué soit consommé sur le champ : les provisions sont interdites. Il est beaucoup plus facile, en vérité, de faire des lois que d'en assurer l'observation sur ces petits territoires indépendants que sont les bateaux de pêche.

A Terre-Neuve, les parents s'éparpillent le plus possible : le fils n'embarque pas avec le père, les frères ne s'engagent pas ensemble. Si un bateau vient à sombrer, du moins tous les membres de la famille ne disparaissent pas d'un seul coup. Mais là aussi d'ordinaire le capitaine connaît ses hommes et ses hommes le connaissent : ils sont « pays ». C'est un gage de paix et de tranquillité. Parfois cependant il n'en est pas ainsi : la dureté du patron, sa réputation d'homme intéressé éloignent de lui ses compatriotes. Souvent aussi, par suite de circonstances malheureuses, et sans qu'il y ait faute de sa part, il est obligé de recruter son équipage comme il peut et où il peut. C'est dans ces équipages composés à la diable que se produisent les incidents, voire les révoltes.

En 1920, sur un trois-mâts de Saint-S...., les hommes se sont mutinés et ont prétendu faire la loi au capitaine. Les rebelles avaient assigné à leur chef une limite qu'il ne devait pas dépasser : « Toi là-bas, nous ici ! Et nous n'avons pas d'ordres à recevoir de toi ! »

Les difficultés se produisent à propos de la nourriture et du travail : le capitaine, par temps incertain, veut faire embarquer les hommes qui affirment qu'il y a danger à monter sur les doris. En 1910, la goélette *Seine* rentrait à Saint-Malo vers le milieu d'octobre; elle avait dû débanquer le 24 septembre, au moment, affirmait le capitaine, où la morue donnait abondamment, et où l'on aurait pu racheter les premières pêches qui avaient été médiocres. Neuf hommes avaient déclaré qu'ils ne continueraient pas la campagne, et qu'ils voulaient rentrer à Saint-Pierre ou en France. Ils n'auraient pas touché les rations de sucre et de vin aux-

quelles ils avaient droit. Et ils accusaient le capitaine de les avoir fait embarquer sur les doris un jour que la tempête était menaçante : ce jour-là deux doris partirent en dérive (1). Le résultat de la campagne se ressentit gravement de la tension entre le capitaine et les pêcheurs.

Les conséquences sont parfois plus graves. En 1912, un bateau rentrait à Saint-Pierre. Aussitôt le capitaine portait plainte devant l'autorité maritime : la goélette, toute neuve, avait brûlé, et l'incendie semblait dû à la malveillance. La plupart des hommes furent mis aux fers, en attendant leur comparution devant le tribunal (2).

Plusieurs navires ont ainsi disparu, sur les Bancs, sans cause sérieuse apparente : goélettes et trois-mâts coulaient par beau temps. Les hommes accusent le commandement qui, d'accord avec l'armateur, ferait disparaître un bateau déjà usé pour toucher la prime d'assurance. Ils ont parfois raison; mais on a pu établir, dans certains cas, que ce sont les hommes eux-mêmes qui ont percé de coups de tarière les flancs du bateau : la pêche est médiocre, il n'y aura pas de « retour », les avances sont acquises, on touchera 150 francs à la Marine (3). A quoi bon désormais se gêner ? Le bateau s'enfonce un beau jour; l'équipage se sauve. « Le navire a coulé par une voie d'eau qu'il a été impossible d'aveugler ». Telle est la formule qui couvrira la navrante réalité.

Les cas de rébellion sont relativement rares sur les Bancs. Plus souvent les colères se déchargent sur des malheureux, incapables de se défendre, novices dans le métier, ou paresseux. Le pêcheur que nous avons déjà cité raconte : « Mes forces diminuent. Par moments, je ne peux plus suffire à ma tâche. Je sens mes tempes se gonfler et mes oreilles bourdonner; mais, derrière mon dos, on agite le bâton, un manche de piquois, gros comme le poignet, afin, comme on dit, « de me donner de l'huile de bras. » Un instant, je me bute, n'en pouvant plus. Les coups me font demander grâce. On rit de mes cris en les imitant. « Tiens, attrape, rosse, fei-

(1) *Ouest-Eclair*, 19 octobre 1910.
(2) *Nouvelliste de Bretagne*, le 17 juillet 1912.
(3) La Marine ne donne plus aujourd'hui ces 150 francs.

gnant ! Je parie qu'il va appeler sa mère, l'imbécile. » Je vois encore rouge rien qu'à vous raconter ces scènes. »

« Mais je ne devais pas espérer d'échapper à ma fonction. « Marche ou crève » est le mot qui se dit là et qui se vérifie. Tout juste l'année précédente, non avec le même capitaine, mais sur le même navire, mon prédécesseur comme décolleur, un jeune homme de vingt ans, avait été encore roué de coups la veille de sa mort, et le matin même, comme il s'était déclaré incapable de se lever, le second du bord était venu dans le poste de l'équipage, et lui avait asséné, dans son lit, plusieurs coups de botte sur le ventre. « Frappez plus fort, suppliait le malheureux. Tuez-moi tout de suite, je ne demande plus autre chose. » Enfin on le laissa. Lorsque les chaloupes revinrent, il était mort » (1).

On a souvent, trop souvent, disons-le tout de suite, conté le martyre à bord des pauvres petits mousses qui étaient les souffre-douleur de tout un équipage. Du patron jusqu'au moindre matelot, on s'acharnait contre eux; et à chaque instant on leur faisait avaler des « œufs de canne ». Nous avons rencontré nous-mêmes de ces malheureux qui frémissaient encore au souvenir de leurs premières campagnes sur les Bancs. Le second d'un navire écrasa un jour d'un coup de botte la main d'un mousse. Cet homme, d'une violence sauvage, dut s'expatrier quelques années plus tard pour échapper à une condamnation sévère.

En 1897, le bateau-hôpital trouvait un mousse martyrisé par un équipage. Au moment où le médecin du *Saint-Pierre* fut appelé à lui donner ses soins, le malheureux enfant se trouvait dans l'état le plus lamentable qui se pût imaginer. Son corps n'était qu'une vaste plaie, et une horrible suppuration avait envahi toutes les articulations.

Dans cet état, il n'avait pas même une paillasse pour reposer; il était couché sur une planche. Les hommes, trouvant que sa literie, souillée par la sanie, infectait le poste, avaient jeté à la mer son misérable couchage, sans le remplacer par quoi que ce fût (2).

---

(1) *Pêcheurs de Terre-Neuve. Récit d'un ancien pêcheur. Bulletin Œuvres de Mer*, n° 1, janvier 1898, p. 30.

(2) *Bulletin Œuvres de Mer*, n° 2, janvier 1898, p. 30.

Les tribunaux, ceux de Saint-Pierre en particulier, ont porté des condamnations fort dures, qui étaient surtout des exemples. Il convient toutefois de ne rien exagérer : les faits sont plutôt rares. En quinze ans, nous disait un ancien habitant de la colonie, bien placé pour être informé, il y a eu trois ou quatre cas sérieux.

Il faut se méfier ici des informations sensationnelles, des généralisations hâtives, des exagérations causées sans doute par l'éloignement du théâtre, aussi par des préjugés, et par l'imagination maladive de certains reporters. En 1904, la presse parisienne s'était emparée d'une affaire de ce genre, où les victimes étaient, non plus des enfants, mais des hommes faits. Il y eu une ardente campagne, dans laquelle Séverine se signala entre tous par ses attaques passionnées. Deux frères, l'un patron de bateau, l'autre second, deux tortionnaires, avaient, par des mauvais traitements causé la mort de deux hommes. L'opinion, faite par la presse, était nettement hostile aux accusés. L'affaire vint devant les Assises d'Ille-et-Vilaine, à la session d'octobre 1904 : les jurés étaient, dit-on, tout disposés à condamner durement, et c'est devant une salle absolument défavorable que commencèrent les débats. Peu à peu l'hostilité tomba, les faits s'éclaircirent, se réduisirent à leurs justes proportions. Les deux frères étaient deux marins, durs à eux-mêmes et aux autres, qui, prenant, pour la première fois, la direction de la pêche, avaient tenu à justifier la confiance de leur armateur. Les deux pêcheurs, qui étaient morts au cours de la campagne, étaient de pauvre santé, incapables, et légèrement paresseux : ce sont de mauvaises conditions pour vivre heureux sur les Bancs. L'un d'eux s'était embarqué, avait-il dit, pour étudier les mœurs des pêcheurs et les décrire dans un livre. En fait, le jury décida que le second avait occasionné la mort sans intention de la donner, et le fit condamner à dix mois de prison, le temps qu'avait duré la prévention. L'aîné, le patron, fut acquitté (1). Il n'y a pas de proportion entre ce résultat et le bruit qu'avait fait la presse parisienne.

(1) *Salut* des 25 et 28 octobre 1904.

Plus récemment, en 1911, on fit aussi grand tapage autour de la mort, au cours de la campagne précédente, d'un jeune homme de Pordic, âgé de 19 ans. Les trois officiers et le saleur, tous les quatre de la région malouine, furent poursuivis devant le tribunal maritime commercial de Saint-Malo. L'enquête et les débats révélèrent des faits qui dépassaient la mesure de la correction permise. Mais on y apprit aussi que le jeune marin avait de grands défauts : il était sale, indiscipliné, sournois et paresseux. Paresseux, il l'était au point de refuser tout effort, même le moindre. Il se brûlait les mains pour ne pas travailler; il enlevait les pansements qu'on mettait sur ses brûlures et se mordait pour empêcher ou retarder la guérison. Sa mère l'avait forcé à s'embarquer pour se débarrasser de lui, et il lui avait déclaré : « Je pars, mais tu ne me verras plus. » Il avait été à charge à tout l'équipage, qui avait passé sa colère en bourrades. En quoi les hommes avaient tort sans doute. Le tribunal acquitta les quatre inculpés (1).

Il y a donc eu des mousses martyrs sur les Bancs, même des novices ou des hommes : ils ont parfois été victimes de violences injustifiées. Cela s'est produit rarement : les brutes ne sont pas légion, quoi qu'on dise, parmi les pêcheurs de morue. Mais les officiers ont souvent affaire — il ne faut pas l'oublier — à des enfants difficiles, incorrigibles, que l'on a embarqués parce qu'on ne pouvait autrement avoir raison de leur paresse ou de leur caractère. Et la paresse surtout est un défaut que les rudes travailleurs de la mer ne pardonnent pas. Cela explique, cela n'excuse pas les brutalités. Une autre explication, qui est moins encore une excuse, c'est l'alcoolisme, qui a sévi jusqu'à ces derniers temps dans notre flottille de pêche.

Nous croyons que l'alcoolisme provoque l'explosion des fureurs contenues qu'accumulent la monotonie de l'existence et la rigueur de la tâche. Le 15 novembre 1920, à bord du *M....*, arrivé le matin même à Saint-Malo, une discussion s'élevait qui n'était que la suite de dissentiments survenus sur les Bancs : un matelot cherchait querelle à ses cama-

(1) *Ouest-Eclair*, 8 novembre 1911. — *Salut* du 10 nov. 1911.

rades. Les autres, excédés, se retournèrent contre lui, et le frappèrent. Un de ses adversaires lui porta un violent coup de sabot sur la tête. Il fut transporté évanoui à l'Hôtel-Dieu, où il ne tarda pas à recouvrer les sens, et, quelques jours après, il était complètement rétabli (1).

Les rixes, moins fréquentes peut-être qu'on ne le croit, ne sont point, hélas, inconnues sur les lieux de pêche. Elles atteignent parfois un réel caractère de gravité : la justice n'a pas à intervenir chaque fois, et les faits échappent au public. Ils n'en sont pas moins graves. Il est, à Terre-Neuve, une situation tragique, celle des deux dorissiers, irrités l'un contre l'autre. Ils se connaissent d'ordinaire et même se sont habituellement choisis : c'est une garantie. Mais qu'ils aient un différend, qu'ils se prennent de querelle, qu'ils se battent sur la frêle coque, les conséquences peuvent être fatales. Des témoins nous ont conté qu'ils ont vu un jour deux hommes se dressant l'un contre l'autre et saisissant un aviron : ils se sont précipités tous deux à l'eau. Et, quand on vint leur porter secours, ils avaient disparu.

On voit les qualités qui sont nécessaires à un patron de pêche. Les qualités professionnelles d'abord : il doit être bon pêcheur, connaître à fond le métier, savoir former les hommes à la pêche, commander le travail. Les qualités morales aussi : afin de maintenir la discipline entre ses pêcheurs sans le secours d'aucune police. Il a besoin de fermeté et il doit éviter la violence. La brutalité peut avoir de terribles conséquences; la faiblesse en a de non moins graves. Le capitaine ou le patron ne doit être ni trop familier ni trop distant. Il faut qu'il soit bon, sans cesser d'être chef. L'ensemble de ces qualités est assez rare; il se trouve pourtant. Et il est étonnant que, dans ces conditions d'existence si particulières et si pénibles, il n'y ait pas plus de complications. C'est pour récompenser le mérite de ces officiers, sans doute, qu'on leur donne des salaires jugés excessifs par les meilleurs esprits.

Nous aurions donné une idée fort inexacte des relations de nos pêcheurs, si nous n'avions parlé que de leurs

(1) *Ouest-Eclair*, 16 novembre 1920.

querelles ou de leurs rixes. Ces hommes ont, sous leur rude écorce, un cœur très tendre. Nous empruntons au Bulletin des Œuvres de Mer un fait qui montrera cette tendresse en action.

« Deux marins des *Quatre Frères*, montant un doris, chavirent dans cette embarcation, qu'ils cherchent en vain et pendant plusieurs heures à remettre à flot; mais la mer est trop grosse. Ils tentent alors de se maintenir l'un l'autre, et se cramponnent à l'embarcation; mais les forces faiblissent; ils sentent la mort venir. Le plus jeune dit alors simplement à son compagnon : « Laisse-moi, va, je ne suis pas marié; toi, tu es père de famille, sauve-toi, ou nous allons y être tous les deux. » Celui auquel était offert un tel sacrifice essaya cependant vainement de soutenir hors de l'eau son camarade; sentant à son tour ses forces céder, il dut lâcher prise; recueilli plus tard par un autre doris, il était en réalité sauvé par l'héroïque abnégation du jeune matelot. Des hommes chez lesquels germent naturellement de semblables dévouements n'appartiennent-ils pas à une race d'élite ? » (1).

Race d'élite ? N'exagérons rien; constatons que si cette race a des défauts, elle ne manque pas de réelles qualités.

(1) *Bulletin des Œuvres de Mer*, n° 10, janvier 1906, p. 40.

CHAPITRE XII

Les Risques des Pêcheurs

Causes des Sinistres. — Un Naufrage à Terre-Neuve. — Nombre de bateaux coulés ; Proportion de morts à Terre-Neuve et Islande. — Exigences de la Loi.

Les accidents, les maladies et les infirmités ne sont pas, hélas ! les seuls risques de la vie du pêcheur. Son existence est elle-même fréquemment en danger. Les causes de naufrage sont nombreuses :

Il en est qui proviennent du fait de l'homme, de sa négligence, de son ignorance, parfois aussi de sa volonté mauvaise.

En 1896, un trois-mâts et deux dundees, armés pour Terre-Neuve, se perdaient par vétusté : l'un de ces navires était dans un état de détérioration fort avancée (1).

La *Sainte-Marie* et la *Surprise* ont coulé en Islande par suite de vieillesse : elles avaient une trentaine d'années. Et c'est un âge qui compte dans ces parages où la mer est si violente ! L'*Espérance*, naufragée à Reikiavik, y était venue faire réparer une série de voies d'eau qui auraient pu entraîner sa disparition en mer : elle naviguait depuis vingt-cinq ans (2).

(1) CORRE, *De la sécurité et du travail dans la marine de commerce*, p. 11.

(2) *Rapport d'Islande*, 1905, cité par CORRE, *op. cit.* p. 19.

Les cartes sont insuffisantes; il n'y a pas d'instruments nautiques, ou ils ne sont pas au point. Le rapport sur la campagne d'Islande de 1907 signale que les chalutiers sont en majorité commandés par des maîtres de pêche d'instruction fort médiocre, incapables d'observer au sextant; les officiers visiteurs ont trouvé des compas non compensés donnant parfois de 40 à 50° de déviation (1). La loi de 1907 prescrit certaines mesures de prudence. Les articles 66 et 67 du décret énumèrent la liste des objets et instruments nautiques que doit posséder chaque navire. Et une circulaire du 18 juin 1911 rappelle que l'achat des instruments est à la charge, non du capitaine, mais de l'armement. La liste de l'article 67 a été critiquée, surtout en ce qui concerne l'exigence du chronomètre. On trouve excessif d'imposer un chronomètre à tous les navires armés au cabotage international et au grand cabotage national; les patrons-pêcheurs d'Islande et bien des capitaines caboteurs ne savent pas s'en servir. Une circulaire du 10 mars 1911 en a dispensé certains navires de Fécamp, armés pour l'Islande. Dans certaines navigations de courte durée, orientées en latitude, les voyages d'Islande en particulier, un véritable chronomètre n'est pas indispensable.

Les navires de pêche, en Islande, sombrent souvent au large, par un violent coup de mer qui fait reborder leur demi-chargement de sel. Quand une forte lame en effet prend le bâtiment par le travers, tout le sel est projeté de l'autre côté; et le navire accote, ou chavire en partie. Que l'accident se produise la nuit, le bateau peut se remplir par la panneaux toujours ouverts; et le désastre est complet. Il n'est rien de plus simple, en vérité, que de prévenir cet accident qui a causé tant de naufrages : il suffit d'établir un solide *bardis*, ou cloison longitudinale, qui divise en deux la cale du navire, et empêche le chargement de glisser du même côté (2).

Les pêcheurs islandais, qui salent en tonnes et ont besoin de gros poisson, — ce sont surtout les Dunkerquois — vont

---

(1) Corre, *op. cit.*, p. 20.

(2) L. de Seilhac, *Marins pêcheurs*, p. 187.

dans des parages dangereux. Et, si la pêche a été abondante, ils peuvent avoir sur le pont un poids énorme de morues, qui les met hors d'état de résister à la tempête en ces parages dangereux. Les autres navires, où l'on sale au fur et à mesure la morue, ne sont pas exposés à ces accidents (1).

Mais les risques sont surtout le fait des éléments : et là il n'y a pas de remède.

Un capitaine islandais va nous décrire la tempête, qu'il a maintes fois subie : « Voici venir la tempête ? Le ciel s'obscurcit dans le Sud-Ouest, le vent commence à souffler avec violence du Sud-Est. Successivement il faut prendre tous les ris. La neige et le *poudrin* ne tardent pas à tomber et à obscurcir la lumière du jour. Une lame furieuse se lève du Sud et Sud-Ouest. A chaque coup de tangage, le navire s'abîme dans les flots. Il faudrait tenir la *cape*, mais on n'est éloigné de la terre que de deux à trois milles, et le vent porte dessus. Risque à sombrer, on doit forcer de voiles et gagner le large. Le vent tourne peu à peu par le Sud et le Sud-Ouest, et quelquefois tombe tout à fait. Ce répit ne sera pas de longue durée. C'est le mieux qu'éprouve le malade qui va mourir. Le baromètre continue à baisser; le navire qui n'est plus soutenu par le vent, s'abîme de plus en plus; les lames tombent pesamment sur le pont qu'elles ébranlent. Toutes les issues, communiquant avec l'intérieur, sont hermétiquement closes. Le capitaine, anxieux, attend la saute qui amènera la tempête; il ne l'attend pas longtemps. »

« Le vent revient au Sud-Est avec furie, hale l'Est et l'Est-Nord-Est. L'ouragan atteint son paroxysme. Il faut alors *tenir la cape*, ou plutôt abandonner le navire à la grâce de Dieu. Il est entre deux lames de directions opposées, roulant l'une sur l'autre avec une violence inouïe. La température s'abaisse à 9 ou 10 degrés au-dessous de zéro. Les embruns congelés enveloppent le bateau et en forment un bloc de glace. Les marins silencieux se tiennent sur le pont, comme des statues glacées. Ils connaissent la grandeur du péril qui les menace et se tiennent à leur poste, prêts à la première

(1) L. de Seilhac, *Marins pêcheurs*, p. 184.

alerte. Et spontanément ils entonnent, à travers la furie de l'ouragan, un *Ave maris stella*, et ce chant est plus sublime encore que le spectacle des éléments déchaînés. Les moins croyants en ont le cœur étreint d'une indéfinissable émotion. »

« Mais un cri retentit : « gare la lame ! » Et aussitôt une terrible avalanche de mer s'écrase sur le pont, un sinistre craquement se fait entendre, et le navire, un instant disparu sous la tourmente, reparaît à demi brisé. Les marins s'appellent, se comptent... Il en manque quatre...; il en manque six ! Les voilà à quelques mètres du navire, vous tendant des bras suppliants. Et il est impossible de leur porter secours !... Le navire est désemparé de ses voiles, sans embarcations. J'ai eu, moi qui vous écris ces lignes, six matelots enlevés dans un coup de mer, et je les ai vus mourir à quelques mètres de moi. Jamais ce spectacle horrible ne s'effacera de ma mémoire ! » (1).

Nous connaissons déjà les dérives : un doris se perd dans la brume et s'égare sur les chemins de l'Océan immense. Les deux hommes ne savent plus où est le navire. Sur le bateau, quand un doris est en retard, on fait tonner le pierrier, on sonne la cloche, on fait résonner la corne de brume. Le navire doit être approvisionné de fusées, ou autres artifices permettant, dans le brouillard, de faire rallier ces embarcations (2). Parfois le doris retrouve sa route. D'autres fois, il est complètement perdu, et se laisse aller au gré des flots, heureux s'il rencontre un navire quelconque. Il peut rester en dérive plusieurs jours. Souvent les deux malheureux sont happés par une lame, et quelquefois ils meurent de faim. La loi impose sur le doris un compas, un aviron de rechange, au moins 4 kilos 500 de biscuit et 6 litres d'eau (3). On néglige trop souvent d'embarquer les provisions. Elles permettent du moins aux malheureux égarés d'attendre les secours, parfois si lents à venir.

---

(1) L. DE SEILHAC, *Marins pêcheurs*, p. 174, 175, 176.

(2) Décret des 20 et 21 septembre 1908, art. 102.

(3) ID., *ibid.*

La brume est perpétuelle à Terre-Neuve, et à partir de juin, en Islande, elle ne cesse pas. Elle est la cause de fréquents abordages : le danger est permanent en Islande, avec les navires toujours en mouvement. L'arrivée des chalutiers a augmenté les risques : en 1904, la goélette paimpolaise *Bouton d'Or* fut coulée, près des îles Westmann, dans la nuit du 14 au 15 avril, par un chalutier anglais (1). Et, en 1911, le 10 mars, un chalutier allemand coula la *Marivonic*, de Paimpol, avec ses vingt-six hommes d'équipage (2).

A Terre-Neuve, le choc de deux bateaux pêcheurs est assez rare; mais les icebergs, ces montagnes de glace, sont toujours à craindre. Et, jusqu'à ces dernières années, les pauvres petits navires, sur les Bancs, pouvaient à chaque instant, être coupés par les grands steamers qui passaient à toute vitesse sur les lieux de pêche, ne voyant pas ou ne voulant pas voir les signaux de détresse, n'écoutant pas les voix de leurs victimes, et continuant leur route, dédaigneux et criminels : tel le paquebot français la *Touraine* qui éventra le *Sully* et se garda bien de lui porter secours (3). Aujourd'hui, du moins en temps de brume, les transatlantiques contournent les Bancs et ne s'exposent plus à couler les pauvres pêcheurs. Mais tout le monde s'étonne avec raison que, malgré la présence sur les lieux de pêche de marins de toutes nationalités aucun règlement international ne soit intervenu pour interdire formellement la traversée des Bancs par les grands vapeurs, tout le temps de la campagne.

Il est d'autres causes de naufrages : un incendie qu'on ne peut éteindre, une voie d'eau qu'on ne peut aveugler, la tempête surtout, que rien ne peut maîtriser, et qui a parfois pour auxiliaire l'acoolisme des capitaines.

On voit à combien de risques sont exposés les pêcheurs; et combien fragile est la barque qui les porte. Il n'est pas

---

(1) *Bulletin Œuvres de Mer*, n° 9, janvier 1905, p. 20.

(2) *Ouest-Eclair*, 18 mars 1911.

(3) *Correspondant*, 10 avril 1899, p. 158.

étonnant qu'ils acquièrent, dans le danger, une si rude philosophie, et qu'ils paraissent, parfois, tenir si peu de compte de leur vie, et, comme ils disent, de leur peau.

⁂

Le récit d'un naufrage fera mieux que tout saisir les vicissitudes et les souffrances du marin pêcheur. Et combien de souffrances semblables ont été ignorées, parce que personne n'est revenu pour les raconter. Qu'une catastrophe se produise à terre, qui coûte la vie à 20 ou 30 hommes : l'émotion est grande et ne s'éteint guère, avec les récits des journaux, que le jour où un nouveau malheur vient effacer le souvenir du premier. Au même moment peut-être, vingt-cinq, trente hommes se débattent, loin de tout regard humain, dans les flots inexorables. Quelques-uns disparaissent tout de suite; d'autres se sont réfugiés sur un bloc de glace, d'autres attendent sur un doris, anxieux, l'estomac creusé par la faim, qu'une voile apparaïsse à l'horizon, qui peut-être jamais n'apparaîtra.

Le brick-goélette *Vaillant* était parti de Saint-Malo à destination de Saint-Pierre-et-Miquelon le lundi 8 mars 1897, avec vingt-trois hommes d'équipage, et quarante-sept passagers, qui devaient se répartir sur trois goélettes coloniales.

Le 13 avril, vers onze heures du soir, sur le Bonnet Flamand, le bateau frappe une glace qui sortait à peine de l'eau, et que l'homme de bossoir n'a pas aperçue. Le navire est littéralement entr'ouvert. La nuit est très sombre. Au milieu du plus grand désarroi, mais en très peu de temps, toutes les embarcations, deux chaloupes et onze doris, sont mises à l'eau. Une chaloupe et trois doris chavirent, avant que personne y ait pris place. Plusieurs marins, au milieu de l'affolement général, enjambent le bastingage et se précipitent dans la mer. Sept hommes sautent dans une embarcation : ils sont sans rames ni vivres, livrés aux flots, au froid, à la faim. Ils se recommandent à Dieu, à la sainte Vierge, et font le vœu, s'ils sont sauvés, d'aller en pélerinage à Notre-Dame du Verger, à Cancale. Deux jours après le naufrage, l'un d'eux meurt : Gicquel, d'Iffiniac, âgé de dix-neuf ans. Après une prière, on jette son corps à la mer.

Le lendemain, vers neuf heures, ils rencontrent, dans un doris, le capitaine, M. Pierre, avec le mousse, le saleur et deux autres hommes, qui étaient munis d'avirons, mais n'avaient pas de vivres. Les naufragés s'entretiennent quelques minutes, se promettent de venir au secours les uns des autres, et doivent se quitter : si du moins, il pouvaient demeurer ensemble, mais l'une des barques n'a pas de rames ! Ils se séparent en poussant des cris d'angoisse.

Des six hommes restés sur la première embarcation, un autre, Carré, de Pleudihen, meurt le 16 avril; puis, le 18, jour de Pâques, meurt Auguste Duteil, de Cancale. Ce jour-là vers trois heures, un navire apparaît. Les survivants trouvent assez de force pour détacher une tringle du doris; ils y attachent un lambeau de vêtement et font des signaux. Enfin sauvés ! Le *Victor-Eugène* les a aperçus et vient droit sur eux. A quatre heures et demie, ils étaient à bord. Ceux qui avaient souffert de pareilles tortures étaient de tout jeunes gens : Emmanuel Maubèche, de Cancale, avait vingt-six ans; Nouillon, de la même commune, vingt; Agenais, de Miniac-Morvan, en avait dix-neuf; et Boulanger, de Plovaret, était un enfant de dix-sept ans.

Le 27 avril, le *Victor-Eugène* les ramenait à Saint-Pierre. Leur martyre n'était point terminé : ils avaient eu les pieds gelés et on dut les leur amputer.

Le 1er mai, quatre autres naufragés du *Vaillant* furent ramenés à Saint-Pierre par la goélette *Amédée*, patron Fortin, de Cancale; c'était : Delarose, de Cancale, qui devait être le patron de l'*Intrépide;* Dagorne François, de Plévenan, dix-huit ans; Gallet Auguste, de Saint-Jacut, vingt-sept ans; Tellier Jean, de Saint-Lunaire, trente-et-un ans.

Au moment du naufrage, ils s'étaient précipités dans une chaloupe avec dix-sept compagnons. Ils étaient sans vivres ni rames. Avec un bout de planche en guise d'aviron, ils purent s'éloigner à temps de l'épave pour ne pas être engloutis avec elle.

Chaque jour, le nombre des hommes diminuait : ils mouraient de froid, de faim, de soif. Le dernier jour, il en mourut sept.

Le lendemain du naufrage, ils avaient tué le chien du bord et s'en étaient partagé les morceaux, trouvés délicieux.

Le 17 avril, ils firent, cette fois avec joie, la rencontre d'un iceberg, vers lequel ils se dirigèrent, grâce à leur aviron improvisé. Ils avaient fait un gouvernail d'une botte attachée au bout d'une lanière de cuir. Ils arrivent ainsi près de la glace. La mer est houleuse et il faut mille précautions pour que la barque ne se brise pas sur le mouvant récif. De leurs couteaux ils détachent des glaçons auxquels ils se désaltèrent. C'était une véritable fortune : hélas ! plusieurs payèrent de leur vie cette satisfaction. Il y eut de nombreux décès les jours suivants.

Dans la nuit du 19 au 20 avril, les quatre hommes qui restaient étaient couchés au fond de la chaloupe, avec la bise glaciale pour couverture. L'un d'eux se lève et aperçoit un bateau à quelques centaines de mètres. Il avertit ses compagnons; ils se mettent à crier de toute la force qui leur reste : « Sauvez-nous; sauvez-nous. » Le navire approche; eux aussi sont sauvés.

Huit sur soixante-dix; et sur les huit, quatre mutilés ! (1).

⁂

Nous ne savons s'il est exact de dire que le taux de la mortalité est plus élevé ici que partout ailleurs; et nous croyons qu'il y a quelque exagération à comparer les risques d'une campagne de pêche à ceux d'une bataille. Mais il est certain que la mort frappe des coups terribles en ces rudes parages de Terre-Neuve et d'Islande.

En Islande, la mortalité, en 1895, fut de 10 pour mille, en 1896, de 6,57 pour 1.000. Mais, dans la campagne de 1897, sur 3.718 hommes, 86 périrent, dont 73 par naufrage : ce qui fait une proportion de 23,23 pour 1.000 (2).

En 1900, pour les deux régions de pêche, il y a eu : 66 morts par maladie; 83 morts causées par les accidents courants de la navigation; et 115 hommes se sont perdus en mer dans la tempête. En tout 264 décès sur 10.000 hommes,

(1) *Bulletin Œuvres de Mer*, n° 2, 1er janvier 1898, p. 25 et suiv.

(2) CORRESPONDANT, 25 avril 1899, *Au milieu des pêcheurs d'Islande*, p. 343 et 344.

soit 27 pour 1.000 : en six mois, il ne faut pas l'oublier. Et il s'agit d'hommes dans la force de l'âge; et il y aurait lieu, pour être complet, d'ajouter à ce nombre les pêcheurs qui meurent en France des suites de la campagne (1).

En 1901, les seuls Islandais ont perdu plus de 150 hommes. Cette année-là, 14 goélettes ont coulé, dont douze en un seul cyclone; elles étaient montées par 171 marins. Huit disparurent corps et biens : c'est la formule laconique dont on se sert pour dire qu'on n'a revu ni l'équipage ni la coque d'un navire. C'était : le *Pilote* et la *Brune*, de Paimpol; — le *Capelan* et le *Saint-Michel*, de Saint-Brieuc; — la *Maria*, de Binic; — la *Mardyckoise* et l'*Emile et Louise*, de Dunkerque (2).

A Terre-Neuve, en 1902, de mars à septembre, 13 navires ont fait naufrage; un seul, il est vrai, s'est perdu corps et biens; 87 hommes sont morts à la suite d'accidents ou sont partis en dérive sur leur doris; 101 ont été emportés par la maladie: en tout, 205 décès, soit un taux de 26,8 pour 1.000 (3).

En 1907, en Islande, deux goélettes de Paimpol, l'*Etoile d'Arvor* et la *Paimpolaise*, disparurent avec leurs équipages; deux de Gravelines firent naufrage, la *Violette* et la *Marjolaine*.

La même année, à Terre-Neuve, se perdirent les goélettes saint-pierraises la *Blanche* et la *Madeleine;* un trois-mâts de Fécamp, le *Notre-Dame de Lourdes*, coula avec son équipage. Beaucoup de doris chavirèrent; des hommes furent enlevés par des coups de mer, et plusieurs moururent d'accidents ou de maladies (4).

A Terre-Neuve, en 1908, à la mi-octobre, il y avait : 23 bateaux perdus ; 13 avaient disparu en mars et avril, dans la traversée de la France aux Bancs. Quatre coulèrent avec leurs équipages : le *Villebois-Mareuil*, la *Marseillaise*, la *Bordelaise*, l'*Alice-et-Paul*. Trois furent incendiés ; deux se jetèrent à la côte par la brume ; quatre coulèrent par voie

(1) *Bulletin Œuvres de Mer*, n° 5, janvier 1901, p. 19.
(2) *Ibid.*, n° 6, p. 31 et 35.
(3) *Ibid.*, n° 7, p. 19.
(4) *Bulletin Œuvres de Mer*, n° 12, janvier 1908.

d'eau ; un autre se perdit, en août, corps et biens : le *Juanita*. Au total, presque deux cents morts (1).

La campagne de 1912 reste parmi les plus sombres dans l'histoire de la pêche d'Islande. Il y eut, le 28 février, une terrible tempête qui engloutit, avec les hommes, la *Françoise* et le *Quo-Vadis* de Paimpol, la *Louise* et l'*Espérance* de Gravelines (2). Disparurent, cette année-là : le chalutier boulonnais *Corsaire*, dont l'équipage du moins, sauf un homme, se sauva; la *Rafale* et l'*Aurore*, de Paimpol; la *Frégate* et le *Passe-Partout*, de Gravelines, dont la coque seule fut perdue (3).

Ont coulé, en 1913, en Islande : la *Tourmente* et la *Sainte-Anne*, de Paimpol ; la *Binicaise ;* le *Petit-Jacques*, de Dunkerque ; l'*Immaculée-Conception*, de Gravelines ; et deux chasseurs, l'*Ecole* et la *Mouette* (4).

Nombreux sont donc les sinistres et considérable la proportion des morts. Toute mesure pratique qui la restreindrait devrait être acceptée avec reconnaissance.

❦

La loi de Sécurité, en son article 53, dit : « Un règlement d'administration publique rendu, sur la proposition du ministre de la Marine et du ministre du Commerce et de l'Industrie, après avis du Conseil Supérieur de la Navigation Maritime, fixera :

5°) L'énumération des installations, appareils ou engins de sauvetage que devra posséder le navire en vue d'assurer le sauvetage collectif ou individuel, ainsi que les communications, en cas de sinistre du navire, avec la terre ».

Le décret des 20 et 21 septembre 1908 prévoit, à l'article 78, les types d'embarcations 1, 2, 3. Elles sont en bois ou en métal, leur capacité est d'au moins trois mètres cubes. La flottabilité des deux premiers types est assurée par des caissons à air étanches ou des garnitures insubmersibles ; pour le type n° 3 on n'exige les dispositifs spéciaux de flot-

(1) *Bulletin Œuvres de Mer*, n° 13, janvier 1909, p. 37.
(2) *Ibid.*, n° 17, janvier 1913, p. 48.
(3) *Ibid.*, p. 72.
(4) *Ibid.*, n° 18, janvier 1914, p. 20 et 21.

tabilité que dans les embarcations en métal. D'après l'article 101, « tout bâtiment de pêche doit avoir à bord au moins une embarcation de sauvetage appartenant à l'un des types déterminés par l'article 78, les embarcations de pêche, doris et warys, étant assimilés aux embarcations du type n° 3, sans condition de capacité ».

Cette exigence a fait l'objet de nombreuses réclamations, et elle a donné lieu à plusieurs circulaires. On a fait surtout observer que certains petits bateaux s'accommoderaient mal d'un canot de trois mètres cubes, qui gênerait la manœuvre par son fardage. Une circulaire du 18 juillet 1910 (1) maintient simplement l'exigence de l'article 78 du décret. Les navires de pêche doivent être munis d'une embarcation réglementaire, du type 1 ou 2. Les embarcations n° 3 peuvent être remplacées par des doris.

Un projet d'atténuation de ces exigences a été notifié par circulaire du 5 janvier 1911 (2), commentée le 14 février de la même année (3), et il a été appliqué à titre provisoire : des doris munis de garnitures insubmersibles pourront désormais remplacer les embarcations réglementaires, à raison de un doris par cinq hommes.

L'article 102 du décret, qui nous semble viser un cas fort rare, sinon complètement disparu à Terre-Neuve et en Islande, impose à tout bâtiment de pêche transportant des marins pêcheurs passagers d'avoir à bord au moins deux embarcations de sauvetage appartenant à l'un des types déterminés par l'article 78 du règlement. Et l'article 87 spécifie qu'il doit y avoir, sur ces navires, autant d'embarcations ou de radeaux de sauvetage qu'il est nécessaire pour contenir tous les passagers.

Le *Temps*, du 22 avril 1912, discutant cette question, disait : « Le sauvetage de tous les passagers est aussi problématique que l'usage des appareils de sauvetage sur un sous-marin. Rarement un navire isolé aura, en cas de péril, la possibilité d'utiliser ses canots de sauvetage. Un sinistre

(1) *Bulletin Officiel*, p. 1939.
(2) *Bulletin Officiel*, p. 139.
(3) *Bulletin Officiel*, p. 330.

arrive le plus souvent par mauvais temps et grosse mer, rendant la navigation des embarcations impossible. » C'est l'avis de tout le monde : mais il y a des naufrages qui se produisent par temps calme, ceux qui sont causés par les récifs, les icebergs, les abordages. Et, si petites que soient les chances, ne doit-on pas tout tenter ?

Du moins faut-il que les exigences soient pratiques et qu'on en tienne compte : il ne faut pas que les garnitures des doris soient installées un jour de visite et enlevées le jour même du départ.

CHAPITRE XIII

L'Assistance aux Pêcheurs

L'assistance en Angleterre et en Allemagne. — Historique des Œuvres de Mer. — Rôle des croiseurs sur les lieux de pêche. — Hôpitaux de Terre-Neuve et d'Islande.

C'est une pensée de lucre qui d'abord a conduit parmi les pêcheurs des personnes étrangères à la profession. Le *Dutch-Coper* était un cabaret flottant qui croisait sur les lieux de pêche et offrait aux marins de l'alcool frelaté et des distractions malsaines.

Née en Hollande, cette industrie malhonnête fut immédiatement combattue en Angleterre. Une œuvre se fonda dans ce but : la *Mission to the deep sea fishermen*. Au Dutch-Coper la Mission opposa, en 1880, un bâtiment qui s'appela l'*Anti-Coper*. Il fit au vaisseau-cabaret une concurrence qui de bonne heure devait en avoir raison : il vendait, à prix coûtant, aux marins, du tabac, des vivres, du linge et des vêtements.

Fondée par un modeste pêcheur, l'œuvre se développa rapidement dans la Grande-Bretagne. Non contente de combattre le mal, elle voulut faire le bien. Et bientôt elle apporta aux délaissés de l'Océan, avec l'assistance matérielle, les secours religieux et moraux.

Aujourd'hui elle procure aux malades les soins médicaux; elle distribue des livres et des journaux; et, à l'aide du pledge

elle lutte, efficacement, contre l'alcoolisme. En 1895, la Mission entretenait dans la Mer du Nord quatorze navires : des *Medical mission ships* et des *Hospital vessels*. Les premiers évoluent constamment au milieu des flottilles de pêche, donnent les soins urgents aux blessés et malades, et transportent les plus gravement atteints à terre, dans les hôpitaux fondés par la Mission, ou sur les hospital vessels, aménagés pour cette fin.

Un medical mission ship coûtait — avant la guerre — de 50 à 60.000 francs et un hospital vessel au moins 100.000. Si l'on ajoute à ces sommes les frais d'entretien des équipages, des officiers, des médecins, des malades, les dépenses des hôpitaux à terre, on arrivait à un chiffre formidable. Et la Mission faisait face à ces lourdes charges grâce aux *volontary contributions*.

A côté de la Mission, il y a d'autres œuvres d'assistance aux marins. Ce sont toujours des sociétés à tendances religieuses, qui se proposent de moraliser les pêcheurs, et, en soignant les corps, de sauver les âmes. Les « sailors home » ont pour but de soustraire le marin aux intermédiaires qui l'exploitent, et de lui procurer, pendant les relâches, à bon compte, la nourriture et le logement. De saines distractions y occupent les loisirs des pêcheurs, qu'on arrache de la sorte au cabaret : chapelle, cercle, salle de lecture et de correspondance, salles de jeux et de concerts, fumoir, bar où l'on débite des boissons de tempérance, tout se trouve réuni pour donner ample satisfaction aux besoins moraux et matériels (1).

La Hollande et l'Allemagne possèdent aussi leurs « maisons de marins ». *Seeman's haus* et *Zeemans huis*. En Allemagne, la société samaritaine, — Deutches Samariter verein — fondée en 1882 par le docteur Friederich Esmarch, rappelle aux marins la nécessité de soigner les plaies que négligent ordinairement ces hommes durs au mal, et leur apprend les soins nécessaires pour en empêcher l'aggravation. La société entretient, dans chaque port, un docteur chargé de faire un cours de médecine élémentaire à tous les auditeurs de bonne

(1) *Bulletin Œuvres de Mer*, n° 1, janvier 1897, p. 39 et suiv.

volonté. A la suite d'examens qui portent sur les matières traitées aux conférences, les candidats qui ont fait preuve d'une science suffisante sont admis au nombre des *Samaritains*. En 1898, l'empire allemand comptait déjà plus de 200.000 samaritains : de grands personnages, des princesses de sang royal s'honoraient de rechercher et d'obtenir le diplôme, et aussi de l'utiliser.

⁂

C'est un ancien officier de marine, M. Bernard Bailly, qui le premier en France eut l'idée d'une Œuvre de Mer. Sa profession l'avait mis à même de connaître les souffrances et les dangers auxquels sont exposés les pêcheurs, et il résolut de leur porter secours. Malgré des tâtonnements et d'inévitables contradictions, l'idée fit rapidement son chemin: la *Bonne Presse*, *Croix* de Paris et *Croix* de Province, contribua largement à la répandre. Ce noble effort groupa bientôt les bonnes volontés et les compétences. L'œuvre, dès le début, fut populaire dans toutes les classes de la société. Elle fut patronnée par des écrivains célèbres, qui firent, pour la lancer, des articles pressants; les journaux, de nuances fort diverses, la soutinrent avec chaleur. Les souscriptions affluèrent, généreuses offrandes des riches, modestes aumônes des pauvres. Le haut commerce envoya des dons en nature. Les ouvriers imprimeurs donnèrent gratuitement leur temps pour la composition des circulaires.

La société des Œuvres de Mer s'était constituée et avait commencé sa campagne vers la fin de 1894. Dès 1895, la consruction d'un bateau-hôpital était décidée. Le *Saint-Pierre*, premier navire de l'Œuvre, construit sur les chantiers de M. Buron, à Saint-Malo, fut lancé le 16 mars 1896 et bénit solennellement, le 6 avril, par M. le vicaire général Durusselle, délégué par le cardinal Labouré, archevêque de Rennes. Le 20 avril, le *Saint-Pierre* appareillait de Saint-Malo et, le 10 mai, arrivait sur les Bancs de Terre-Neuve. Le 30 mai, le malheureux navire, par une brume épaisse, allait s'échouer contre une falaise de 150 mètres de hauteur.

C'était un coup mortel pour l'œuvre naissante ? Ce fut l'occasion d'une expansion nouvelle. Partout la catastrophe

fit surgir des générosités. Et deux navires furent mis en chantier, l'un pour Terre-Neuve, l'autre pour l'Islande : le *Saint-Pierre* et le *Saint-Paul*.

Dès le 21 mai 1897, le nouveau *Saint-Pierre* commençait, au milieu des pêcheurs, sa mission de charité, et, en deux jours, communiquait avec 37 navires. Le *Vaillant*, abordé par un glaçon, avait coulé à pic; les hommes s'étaient réfugiés dans les embarcations. Dans l'une d'elles étaient sept naufragés sans rames ni vivres; trois moururent, le bateau-hôpital recueillit les quatre survivants dans un état lamentable (1).

Le *Saint-Pierre* trouvait sur un bateau un malheureux mousse, martyrisé par tout un équipage. Le *Saint-Pierre* le prit. Quand il se sentit dans un bon lit d'hôpital, le pauvre enfant ne sut que murmurer : « Il me semble que je suis en paradis. » Il mourut quelques jours après (2).

Le *Saint-Paul* remplissait en Islande la même mission. Dès sa première campagne il eut de grosses avaries. Il put retourner en 1898; il se perdit en 1899.

Humainement, la partie était, au moins, fort compromise. Avec une hardiesse que seuls peuvent avoir ceux qui ont foi en la Providence, le Comité décida la construction d'un navire à vapeur. Le bateau à vapeur rend des services qu'on ne saurait demander à un voilier : il marche par tous les temps, se rend à tout appel, et évolue même dans la tempête. Mais il nécessite des frais considérables. Le *Saint-Pierre*, immobilisé pendant quelque temps, fut enfin vendu. De 1901 à 1910, le vapeur *Saint-François d'Assise* a fait seul la campagne de pêche : en Islande pendant les premiers mois, à Terre-Neuve ensuite.

En 1911, la société fit transformer en bateau-hôpital le chalutier neuf l'*Occident*, qui devint le *Notre-Dame de la Mer*. Bénit à Dunkerque par Mgr Delamaire, coadjuteur de Cambrai, le 22 mars 1911, le nouveau navire alla aussitôt porter secours et consolation aux pêcheurs islandais (3).

---

(1) *Bulletin Œuvres de Mer*, n° 2, janvier 1898, p. 27 et suiv.

(2) *Ibid.*, p. 30.

(3) *Bulletin des Œuvres de Mer*, n° 16, janvier 1912, p. 17.

Le *Saint-François d'Assise*, en 1914, cédait la place, à la *Saint-Jehanne*, aujourd'hui *Sainte-Jehanne d'Arc;* c'est aussi un bateau à vapeur, plus grand toutefois, mieux aménagé, pourvu d'appareils de télégraphie sans fil et d'une embarcation à vapeur, qui permet d'aborder sans retard et au premier signal les navires de pêche. Le *Notre-Dame de la Mer* avait reçu ces deux perfectionnements que l'expérience a imposés.

Réquisitionnés, au début de la guerre, par la marine nationale, les deux bateaux ont été arrachés aux flottilles de torpilleurs.

La guerre a changé bien des choses : pour les Œuvres de Mer elle a surtout augmenté les dépenses. Mais elle a aussi modifié les conditions de la pêche : en Islande les voiliers disparus n'ont pas été remplacés, ce sont surtout des chalutiers qui vont dans ces parages. Les pêcheurs, qui se tiennent toujours près des côtes, descendent plus souvent à terre. Devant ces considérations, le Comité, dans sa séance du 6 janvier 1920, a décidé de vendre le *Notre-Dame de la Mer* et d'augmenter en Islande le nombre des maisons de marins (1).

Aujourd'hui, la *Sainte-Jehanne d'Arc* reste donc le seul navire de l'Œuvre. C'est un bâtiment moderne qui comprend: une étuve à désinfection, une chambre de consultations, avec bureau, lavabo, coussins; un poste de naufragés, une chambre d'isolement à deux lits, un hôpital de convalescents de douze lits, et le grand hôpital qui peut recevoir vingt malades. Des couchettes à roulis empêchent les hospitalisés de souffrir des oscillations du navire : faciles à détacher, elles se transforment en brancards pour le transport des blessés.

L'équipage est de trente-et-un hommes : la plupart des marins sont occupés, avec le médecin et l'aumônier, à donner des soins aux malades.

Entre le navire-hôpital et les bateaux de pêche qui ne sont pas munis de télégraphie sans fil il y a des signaux de convention : au premier signal, le capitaine de la *Sainte-*

(1) *Bulletin des Œuvres de Mer*, n° 20, janvier 1920, p. 28.

Jehanne fait stopper, et attend qu'on lui amène, si c'est possible, les pêcheurs souffrants. En cas de gros temps, il les envoie prendre : grâce à l'embarcation à vapeur, l'opération est aujourd'hui relativement facile.

Le bateau des Œuvres de Mer ne se contente pas de soigner et de recevoir les blessés et malades, ou de les transporter à terre, si besoin est; il fournit des médicaments aux navires qui n'en ont plus; il reçoit et distribue les lettres et met ainsi un peu de baume sur les cœurs; chaque jour, par télégraphie sans fil, il donne des nouvelles des bâtiments rencontré ; chaque année il ramène en France un bon nombre de pêcheurs choisis parmi les plus intéressants : « Le 19 septembre 1902, le *Saint-François d'Assise* quittait Saint-Pierre, ramenant en France un convoi de 50 hommes, malades ou convalescents. Dans ce lamentable cortège, toutes les souffrances humaines étaient représentées. On y voyait : des infirmes. des tuberculeux, des convalescents du scorbut ou de la fièvre typhoïde, des estropiés les bras en écharpe, un petit mousse de seize ans amputé de la jambe. un saleur dont la main avait été déchiquetée par l'explosion d'un pierrier, le second d'une goélette la figure à demi brûlée, presque aveugle, deux hommes atteints de démence, des malheureux rongés par d'effroyables ulcères, *toutes les misères d'une salle d'hôpital à côté des plaies d'un champ de bataille* » (1).

Voici un résumé qui permettra de se rendre compte des services rendus par les Œuvres de Mer. Ce sont les opérations des navires-hôpitaux de 1897 à 1919.

Communications avec les navires de pêche.	16.363	
Malades hospitalisés à bord.....	1.437	
Journées d'hôpital.....	21.767	
Naufragés recueillis.....	440	
Consultations en mer.....	7.265	
Rapatriés en France.....	652	
Dons de médicaments.....	3.965	
Lettres reçues ou remises.....	537.802	(2)

(1) *Bulletin des Œuvres de Mer*, n° 7, janvier 1903, p. 45.

(2) *Bulletin des Œuvres de Mer*, n° 20, janvier 1920, p. 47.

⁂

Dans un discours sur les prix de vertu, en 1909, M. de Vogüé parlait des marins « qui restent toujours de grands enfants par leur insouciance; nul métier où les travailleurs aient plus besoin d'être protégés contre eux-mêmes, contre tous les dangers qui les attendent au port. Le sage Ulysse savait déjà, pour l'avoir appris à ses dépens, combien les escales sont plus perfides que les vagues. Le cabaretier-placeur épie les mathurins à leur descente du navire, il les sature d'alcool, les soulage en un clin d'œil de leurs économies, leur procure un nouvel embarquement à des conditions avantageuses pour lui, désastreuses pour eux » (1). M. Le Goffic raconte que, à Bordeaux, « dès qu'un navire est en vue de la Coubre, une dépêche des sémaphores le signale à la Bourse et au pavillon de la Chambre de Commerce. L'*hôtesse* prend aussitôt avec elle deux de ses bonnes, les plus avenantes, bien entendu, loue un canot et se fait conduire à l'escale de Lormont où mouillent généralement les navires avant de toucher à Bordeaux. Si le capitaine l'y autorise, elle monte à bord, flanquée de ses deux bonnes, et la chasse au marin commence » (2). Puis c'est la *bordée*, la *vie joyeuse toutes voiles dehors*, qui dure exactement ce que dure l'argent du pauvre matelot. Dans tous les grands ports de France se sont fondées des maisons de marins, qui reçoivent les matelots, leur donnent à bon compte gîte et nourriture, et préservent à la fois leur moralité, leur santé et leur bourse.

A Saint-Pierre et en Islande, il n'en va pas autrement qu'en France : les pêcheurs trouvent là aussi des cabaretiers et des hôtesses qui, par les mêmes moyens de séduction, entraînent et dévalisent les marins. Aussi rien n'est plus utile que les *maisons de famille*, que les Œuvres de Mer ont fondées dès le début à Saint-Pierre et à Faskrudfjord, et qu'elles se proposent de créer ailleurs, quand le permettront les ressources.

D'un rapport fait par M. l'abbé Belin, un des premiers

(1) *Journal des Débats*, 20 nov. 1909.
(2) Ch. Le Goffic, *Gens de mer*, p. 7.

aumôniers, nous extrayons le passage suivant, qui, mieux que tout, nous montrera à quel besoin répondent ces fondations : « Pendant toute la durée de la campagne, tous les jours sans exception et à toute heure, nous avons eu des visiteurs à la maison de famille, et pas une fois nous n'avons pu fermer la porte avant l'heure réglementaire, dix heures du soir. N'y a-t-il pas toujours à Saint-Pierre grand nombre de convalescents, et surtout de marins en dérive, recueillis çà et là sur le Banc, et ramenés à Saint-Pierre, où ils attendent parfois pendant quinze jours et plus le retour de leur navire ? N'y a-t-il pas 500 graviers et ouvriers d'habitation, qui, au moins le dimanche soir, obtiennent parfois quelques heures de repos ? Tous ces graviers, jeunes gens de quinze ans, sont des bretons des Côtes-du-Nord. Aussi étaient-ils heureux de venir se grouper autour du P. Yves, leur compatriote, pour bretonner avec lui, chanter et prier dans la langue du pays natal. Assurément, il y a beaucoup de bien à faire à ces jeunes gens. Nous avons ouvert à tous ces chers amis notre maison et notre cœur. Aussi, dans les moments les plus ingrats pour les réunions, à des époques où tous les navires et goélettes étaient en pêche, nous avons obtenu des réunions d'une centaine : nous en avons vu jusqu'à soixante alignés ensemble sur nos tables pour écrire des lettres. Mais que de jours nous avons été débordés ! C'était au retour des différentes pêches, par exemple du 10 au 20 mai, dans la dernière quinzaine de juin, et tous les mois, attendu que les 208 goélettes saint-pierraises font six pêches en moyenne. A la mi-juin, tous les navires reviennent pour le capelan, même ceux de Fécamp. Aussi nous a-t-il fallu, de bonne heure, abattre des cloisons pour agrandir la salle. Notre demeure était véritablement devenue, pour les marins, un morceau de la patrie, un coin du foyer domestique, un centre où les marins des mêmes paroisses se donnaient rendez-vous. Ils se sentaient là chez eux et aimaient à y venir causer du pays, lire les journaux des arrondissements maritimes, faire leur correspondance, recevoir docilement nos conseils et recourir à notre ministère. Et, chaque jour, nous voyions cette assistance se renouveler, les uns repartaient sur le Banc, d'autres revenaient. Nous ne croyons pas exagérer en disant que tous les marins, y

compris les capitaines et les patrons, sont venus à la maison de famille. Que dire de ces soirées honnêtes terminées par une courte conférence suivie de la prière et d'un cantique ? » (1).

C'était en 1896. La situation s'est modifiée depuis lors. Les graviers sont loin d'être aussi nombreux, les goélettes coloniales ont disparu, et les bateaux ne vont plus aussi souvent à Saint-Pierre. La maison de famille n'en reste pas moins, pour les pêcheurs, une œuvre de préservation, de moralisation de la plus haute efficacité. Tout y est bénéfice pour les marins : ils peuvent, sans la moindre dépense, s'y distraire et s'y reposer. Les aubergistes ont été fort mécontents de la concurrence : en une seule année, trois ont dû cesser leur commerce. Mais on ne peut vraiment satisfaire tout le monde.

La maison d'Islande, plus fréquentée, puisque les marins font là de plus nombreuses relâches, offre les mêmes avantages et procure à nos compatriotes les mêmes bienfaits.

Mais cela ne va pas sans de grandes dépenses que la guerre a quintuplées, en diminuant les ressources : les armateurs et les marins, dans un élan de reconnaissance, ont accepté de contribuer à l'entretien du navire-hôpital. Les besoins n'en restent pas moins considérables, et l'avenir n'est pas assuré.

⁂

Que l'Etat soutienne des deniers publics une œuvre qui rend de tels services, cela paraît fort raisonnable, et, qui plus est, d'une élémentaire justice. Ainsi l'avait d'abord compris le gouvernement : une subvention annuelle de 20.000 francs affirmait l'intérêt que prenaient les autorités françaises à une société reconnue en 1898 d'utilité publique; et le ministre de la Marine détachait un médecin sur chaque bateau-hôpital. La subvention, bientôt réduite à 15.000 francs, fut supprimée en 1902 par M. Camille Pelletan, désireux de mettre à l'aise sa conscience laïque et de satisfaire ses instincts de désorganisation. Sur l'intervention de MM. Suche-

(1) *Bulletin des Œuvres de Mer*, n° 1, janvier 1897, p. 47 et suiv.

tet et Ballande, députés de la Seine-Inférieure et de la Gironde, le Parlement inscrivit au budget de 1905 une somme de 6.000 francs. A la demande de M. de Kerguézec, député des Côtes-du-Nord, cette somme fut supprimée dès l'année suivante, et depuis n'a jamais été rétablie. Pendant ce temps, la Maison du marin de Marseille, bien laïque celle-là, et organisée dans la circonscription de M. Brisson, président de la Chambre des Députés, recevait chaque année la somme de 137.315 francs, prise sur le fonds constitué par le prélèvement de 2 % sur les primes à la marine marchande, lequel s'élevait à près de 800.000 francs (1).

Chaque année, l'Etat envoie deux croiseurs sur les lieux de pêche : l'un en Islande, l'autre à Terre-Neuve. Leur mission est de surveillance surtout, parfois d'arbitrage. Prévenir les contestations, trancher les discussions, empêcher les litiges internationaux, constater les infractions aux lois et règlements, dresser des procès-verbaux, faire un rapport sur le tout : tel est le rôle primordial des officiers qui commandent ces croiseurs. En fait, le personnel des navires apporte, le médecin surtout, une assistance précieuse aux pêcheurs de morue. Il soigne les malades, fournit des médicaments, et pourvoit les bateaux des objets qui pourraient leur manquer.

Ces croisières annuelles ont donné à certaines personnes l'idée que l'Etat devrait assurer la mission que remplissent les Œuvres de Mer. Quand il réclama la suppression au budget des 6.000 francs versés à ces Œuvres, M. de Kerguézec raisonnait ainsi : « Ou cette société ne rend pas de services, auquel cas il faut lui enlever sa subvention; ou bien elle en rend, alors substituez-vous à elle » (2). Raisonnement simpliste, s'il en fut. L'Etat seul sans doute fait bien ce qu'il fait ! Mais derrière les grands mots il faut voir les petits mobiles; derrière les façades, il faut voir les pauvres réalités : avant tout la présence d'un aumônier sur le navire-hôpital, d'un prêtre dans les maisons de famille déplaît à

(1) CORRESPONDANT du 25 février 1908. *Pour nos pêcheurs lointains*, p. 687.

(2) *Ouest-Eclair*, 12 mars 1909.

M. de Kerguézec. Et périsse le budget plutôt qu'un principe ! En réalité, tout le monde sait que chez M. de Kerguézec les rancunes sont plus tenaces que les principes ne sont solides !

Mais raisonnons. Par quels moyens l'Etat pourrait-il apporter assistance aux pêcheurs ? Par les croiseurs actuels, qui étendraient seulement le champ de leur action ? Les croiseurs n'arrivent en Islande ou sur les Bancs de Terre-Neuve que vers la fin de mai : il serait possible assurément de porter remède à cela. Leur mission de surveillance les éloigne fréquemment des lieux de pêche : et cela est déjà plus grave. Surtout le rôle de police de ces navires exciterait la méfiance des équipages. C'est avec crainte que les patrons de pêche voient arriver le croiseur : malgré tous les préparatifs, toutes les précautions, malgré la mobilisation des hommes, les officiers trouvent fréquemment matière à procès-verbaux. Il faudrait une réelle urgence pour décider les capitaines à faire appel à ces officiers qu'ils redoutent si fort : il leur en coûte déjà de signaler au bateau-hôpital les cas dangereux. Mais il est une raison plus décisive, et vraiment péremptoire, contre cette solution : c'est le devoir des commandants et médecins des navires-hôpitaux de recueillir tous les malades qu'on veut bien leur confier, surtout les contagieux; le devoir formel des officiers de croiseur est, au contraire, de ne jamais prendre à bord un seul sujet porteur d'une affection susceptible de se communiquer. Ils ont si peu de place pour prendre les autres !

L'Etat pourrait sans doute prendre à ses frais la construction et l'entretien de navires-hôpitaux, destinés aux pêcheurs de haute-mer. C'est, en effet, à cette solution que s'était arrêté le gouvernement, qui, par l'organe de M. Thompson, annonçait en 1906 que, dès 1909, l'Etat enverrait un navire-ambulance dans les mers d'Islande. On s'en est tenu d'ailleurs à la promesse.

La tentative eût-elle donné des résultats ? D'après certains, les marins craindraient toujours une investigation et un contrôle possibles de l'Etat, et refuseraient à une telle œuvre la confiance qu'ils accordent à une entreprise privée, dont ils connaissent le but uniquement charitable. L'objection ne nous semble pas grave : le bateau de l'Etat pourrait, sans

être appelé, visiter les goélettes et y découvrir les malades. Puis la confiance viendrait : n'y a-t-il pas eu, vis-à-vis des Œuvres de Mer, de la part de certains armateurs, une semblable méfiance, qui a fini par céder devant l'évidente utilité des hôpitaux flottants ?

Mais, de grâce, pourquoi cette nouvelle dépense ? Des particuliers mettent au service des pêcheurs, généreusement, et leur temps et leur bourse. Il n'en coûte rien, sauf à ceux qui *veulent bien* donner. Pour sauvegarder la bonne, la pure doctrine — et quelle doctrine, une doctrine de néant ! — il faut renoncer à ces dons, et imposer les contribuables. Tout cela pour éloigner un prêtre de nos pauvres marins ! Dieu ! à quel degré d'aberration et de sottise peut conduire la passion, l'esprit de parti !

Et c'est cette raison qui devrait décider l'Etat à soutenir les Œuvres de Mer. Nous disons bien : l'Etat... actuel..., neutre, doit, d'après ses principes mêmes, faire en sorte qu'un prêtre soit mis à la disposition des Islandais et des Terreneuviers. Aujourd'hui il n'y a plus d'aumôniers dans les hôpitaux : c'est entendu; mais tout malade peut réclamer le ministère d'un prêtre et l'obtenir. Comment, avec des Œuvres de Mer officielles, le pêcheur mourant qui le désire pourrait-il recevoir les secours religieux ? On embarquerait peut-être un aumônier sur les bateaux-ambulances ? Mais alors où serait le changement ? Car enfin, si l'on veut se garder d'imposer le prêtre, on veut moins encore le refuser: on l'affirme assez haut.

C'est la logique même; mais la logique ne mène point les hommes d'Etat. Le gouvernement a largement subventionné, pour ne pas dire créé, une société dite des « Hôpitaux français d'Islande », dont le but est de laïciser l'assistance aux pêcheurs islandais. La société a acheté un chalutier de 188 tonnes, qu'elle a transformé en navire-hôpital sous le nom de *la France*, et qui peut recevoir quatre malades.

⁂

A Saint-Pierre, les pêcheurs, en cas de besoin, sont reçus à l'hôpital colonial : « C'est une vieille bâtisse qui tombe en ruines, écrit le docteur Magnier; les salles sont mal dis-

posées et malpropres. Les sommes allouées sont tellement insuffisantes que le service en souffre » (1). Pourquoi cet abandon ici, quand on montre ailleurs tant de sollicitude ?

Il existait autrefois deux hôpitaux français en Islande : l'un à Reikiavik, de 60 lits, pourvu de toutes les améliorations modernes; le second, à Faskrudfjord, de 20 lits. Celui-ci avait été fondé, en 1898, par M. l'abbé Pitte, curé du Grand-Fort-Philippe, près Gravelines, et vivait de quêtes faites surtout dans la région du Nord. Ces hôpitaux étaient tenus par les sœurs Saint-Joseph de Chambéry, au dévouement desquelles toute la population, en majorité protestante, rendait un hommage non suspect: Ce n'était pas tolérable ! Le gouvernement supprima d'abord la subvention de 4.000 francs, dont une moitié payait l'entretien des religieuses, et l'autre indemnisait les médecins. A la suite de cette mesure, l'hôpital de Faskrudfjord a dû fermer ses portes (2).

En 1903, se constitua à Dunkerque, la « Société des hôpitaux français d'Islande », sous la protection des ministres de la Marine et des Affaires Etrangères. Singulière société, dont les membres ne faisaient aucun apport de fonds, et dont les ressources ne provenaient ni de souscriptions, ni de legs ou donations ! C'était une création de façade, qui dissimulait mal la présence de l'administration officielle (3). La société a acheté le bateau-ambulance la *France*, a créé des hôpitaux d'ailleurs fort bien aménagés : un à Reikiavik, de 20 lits; un autre à Faskrudjord de 22 lits; un troisième aux Westmann, de 9 lits. Dans les hôpitaux, les malades sont soignés par des infirmières diplômées. Pour décider ces dernières au lointain et pénible voyage, on leur avait fait une fort belle situation : avant la guerre, elles touchaient chacune un traitement annuel de 6.000 francs: elles étaient nourries, blanchies, chauffées,

(1) *Bulletin des Œuvres de Mer*, n° 12, janvier 1908, p. 39. Cette bâtisse a brûlé depuis lors.

(2) *Correspondant*, 25 février 1908. *Pour nos pêcheurs lointains*, P. GIQUELLO, p. 689.

(3) ID., *ibid.*

éclairées au compte du budget; elles pouvaient prendre un congé de trois mois à demi solde et leurs voyages en France étaient payés (1). L'achat du navire, la construction et l'aménagement des hôpitaux avaient coûté au moins 300.000 francs; chaque année le fonctionnement réclamait, avant 1914, de 60 à 70.000 francs. Cette somme est aujourd'hui fort insuffisante ! Toutes ces ressources provenaient, et proviennent toujours du budget : pour être exact, la Société avait reçu d'abord 200.000 francs du pari mutuel et était inscrite pour une somme de 140.000 francs dans la répartition du fonds de 2 % prélevé sur les primes. On voit que tout est bénéfice pour le contribuable français dans cette affaire. Et, en 1906, M. Thompson annonçait qu'on enverrait là-bas un médecin inspecteur, dont il ne précisa pas le traitement (2). Or nos compatriotes payent dans ces hôpitaux moitié plus que les indigènes. Nos sacrifices servent d'abord aux étrangers. Décidément la passion antireligieuse, anticléricale, comme ils disent, a été fort coûteuse à la France ! Si du moins c'en était fini de ces dispendieuses folies !

(1) *Bulletin des Œuvres de Mer*, années 1906, 1907, 1908, passim.

(2) *Correspondant*, 25 février 1908. *Pour nos pêcheurs lointains*. P. GIQUELLO, p. 689.

QUATRIÉME PARTIE

Après la Pêche

CHAPITRE I.

Le Retour en France

Retour des voiliers d'Islande et de Terre-Neuve ; retour des chalutiers Rapatriement et conduite

Les voiliers quittent les côtes d'Islande vers la fin du mois d'août. Ils sont tous rentrés en France le 10 septembre..., ceux qui rentrent. Le voyage est, au retour, plus long qu'à l'aller : ordinairement les vents sont contraires, et sur la coque des navires se sont incrustés des coquillages qui, avec le chargement, alourdissent la marche des bateaux. Ils mettent une quinzaine de jours pour revenir en France.

Les voiliers de Terre-Neuve partent dès que leur cale est pleine de morues, parfois dès les premiers jours de septembre. Les moins chanceux restent le plus longtemps possible : le 20 octobre est le dernier délai, et vers cette époque les navires attardés lèvent l'ancre et font voile pour la France. Ici, malgré la charge de poissons, le retour est plus rapide que l'aller : les bateaux sont poussés vers nos rivages par de forts vents d'Ouest. Ils reviennent en une vingtaine de jours. Guidés par des marins habiles, quelques-uns sont revenus en douze, onze, et même dix jours : tel a été le cas du *Président* dont le capitaine et l'armateur était M. Revert, de Saint-Malo.

Ces chalutiers reviennent de Terre-Neuve dans les premiers jours de décembre : à moins que l'abondance du poisson ne les ait ramenés plus tôt.

L'arrivée des navires intéresse les populations plus encore que le départ : chaque jour, sur le rivage, les yeux scrutent l'horizon. On aperçoit un point, qui bientôt grandit; puis on distingue les navires, qui, les voiles gonflées de vent, ou à toute vapeur, s'élancent vers le port. Il en revient deux, cinq, dix parfois ensemble.

Mais comme ils sont changés ! On reconnaît à peine les élégants bateaux partis sept ou huit mois auparavant : les voiles sont malpropres, la mer a rongé la peinture. Dès qu'ils approchent, on sent une odeur indéfinissable, où se mêlent en des proportions confuses l'odeur de morue, de saumure, et un relent de beaucoup d'autres choses. Ils semblent de grands oiseaux meurtris, qui cherchent un refuge après l'orage.

⁂

A l'occasion du retour, se pose la question du rapatriement et de la conduite. Le rapatriement c'est le voyage de retour en France d'un marin débarqué, pour une cause quelconque, dans un port étranger ou dans un port colonial.

Tout inscrit maritime et tout français, provenant de l'équipage d'un bâtiment de l'Etat ou d'un navire de commerce, qui se trouve délaissé ou débarqué, par suite de quelque circonstance que ce soit, à l'étranger ou dans une possession française d'outre-mer, doit être rapatrié dans le plus bref délai possible, par les soins des commandants des bâtiments de l'Etat, des consuls généraux, consuls, vice-consuls et agents consulaires de France à l'étranger; des gouverneurs et des commissaires de l'Inscription maritime dans les possessions françaises d'outre-mer (1).

Les frais du rapatriement sont, en principe, à la charge de l'armement; et, dans les engagements à la part, les parts de l'équipage, considérées comme salaires, ne doivent pas contribuer à ces frais (2). Toutefois, depuis la loi du 12 août 1885, dans tous les cas de prise, de naufrage ou d'innavigabilité, les frais de rapatriement ne sont à la charge

(1) *Décret* 22 sept. 1891, art. 1.
(2) *Ibid.*, art. 21.

de l'armateur que jusqu'à concurrence de la valeur du navire ou de ses débris, et du fret des marchandises sauvées. Les avances de la marine restent fort souvent à son compte.

La conduite est le voyage, en France, d'un marin débarqué, du port où il a atterri à son quartier ou au lieu de son domicile. Les gens de mer ont droit à une indemnité de route pour se rendre à leur quartier, s'ils ne sont pas ramenés au port d'armement de leur navire; mais, sauf stipulation expresse, ils n'y ont pas droit pour rentrer de leur quartier à leur domicile. Il peut être dérogé à ces dispositions légales, dans tous les cas, par stipulations particulières, insérées dans les conventions conclues entre armateurs et marins. Ces stipulations doivent être mentionnées au rôle d'équipage (1).

Aujourd'hui toutes les chartes reconnaissent le droit du pêcheur à la conduite jusqu'à son quartier (2); la charte des chalutiers ajoute « ou le lieu de son engagement, à son choix » (3). Il n'en fut pas toujours ainsi : quelques contrats mettaient autrefois les frais de conduite à la charge des hommes. Et parfois il ne restait à ces hommes aucun argent pour retourner chez eux.

Souvent aussi les marins, rentrés à leur quartier, n'avaient pas la somme nécessaire pour regagner leur domicile. L'armateur ne leur devait plus rien, ou bien, la morue n'étant pas vendue, ne savait ce qu'il leur devait. Ils restaient quelque temps aux alentours du port, couchant où ils pouvaient, mangeant ce qu'ils trouvaient. Quelques-uns avaient une « manne » de poissons, qu'ils vendaient, et dont le prix leur permettait de rejoindre le pays natal. D'autres faisaient quelques corvées et gagnaient la petite somme

(1) Décret 22 sept. 1891, art. 13.

(2) Art. 19 charte chalutiers, 17 charte voiliers de Terre-Neuve, 15 voiliers d'Islande.

(3) Art. 19.

nécessaire. Il en était qui, imbus du principe que le pêcheur à terre ne doit plus travailler, erraient comme des âmes en peine, jusqu'à ce que le commissaire leur avançât le prix d'un billet de chemin de fer. Aujourd'hui cela ne se produit plus : le poisson est abondant et cher. Si le pêcheur n'avait plus d'argent, l'armateur, sans crainte de perdre, pourrait donner un acompte sur le retour. Il n'y a d'ailleurs pas lieu: l'administration des chemins de fer accepte les pêcheurs à demi tarif, ou, plus exactement, permet à ceux qui ont payé l'aller de faire gratuitement le voyage de retour. Ceux qui ont un parcours plus long au retour qu'à l'aller payent le demi tarif pour le surplus. A ceux qui n'ont pas emprunté la voie ferrée pour s'embarquer on délivre un bon de réduction qui leur permet l'obtention de la demi-place pour le voyage de retour. Les autorités maritimes des villes du littoral et les maires des villes de l'intérieur certifient, sur la formule de carte de remise de demi-place, que le marin qui en demande le bénéfice doit effectivement s'embarquer pour la grande pêche. Les autorités maritimes certifient, sur la même formule, au port de débarquement, au retour, que le marin rentre dans sa famille. C'est une faveur qui, en ces années de gros salaires, n'a pas une importance considérable, mais qui, dans les années médiocres, deviendra appréciable.

CHAPITRE II

Vente de la Morue
Liquidation de la Campagne

Comment se fait la vente. — Escompte et commission. — Délais de règlement. — Le parère — Les comptes individuels

Au cours de la campagne, l'armateur vend la morue rapportée en France par les chalutiers ou les chasseurs, ou conduite à Saint-Pierre par les bateaux qui s'y rendent.

Quand la campagne touche à sa fin, avant que soient rentrés les navires, il s'abouche, pour vendre les produits de pêche, avec les représentants que les acheteurs de morue ont dans tous les ports du littoral. Son intérêt, qui se confond avec celui de ses équipages, l'incite à rechercher les plus hauts prix; mais il doit prendre garde à la dépréciation des cours, car parfois il risque de perdre en voulant trop gagner.

L'acheteur a droit, s'il paye comptant, à 4 % d'escompte; et le commissionnaire à 2 % sur le prix de la livraison net d'escompte.

Sur les chalutiers, le règlement de l'équipage doit avoir lieu « au plus tard quinze jours après la dernière livraison dans un port de la métropole. A compter de l'expiration du délai ci-dessus et jusqu'au jour du paiement, l'armateur est tenu de payer les intérêts des sommes dues au taux légal, plus une indemnité de 5 % » (1).

L'article 17 de la charte-partie des voiliers d'Islande formule : « A. — En cas d'engagement *à la part*, si la vente a lieu au comptant, le règlement et le paiement se feront dans le délai de quinze

(1) *Art. 21. Charte chalutiers.*

jours après le débarquement du poisson ; si la vente ne se fait pas au comptant, le règlement et le paiement se feront dans le délai de trente-cinq jours après la même date. — B. — En cas d'engagement *à la morue*, le paiement aura lieu dans le délai de trente jours après l'arrivée du navire au port. — Dans l'un et l'autre cas, à compter des délais ci-dessus et jusqu'au jour du paiement, l'armateur sera tenu de payer les intérêts des sommes dues au taux légal plus une indemnité de 5 % » (1).

Pour les voiliers de Terre-Neuve, « si la vente a lieu au comptant, le règlement des comptes et le paiement de l'équipage se font dans le délai de quinze jours après le débarquement du poisson ».

« Dans le cas contraire, le règlement des comptes et le paiement de l'équipage se feront dans les quinze jours qui suivront le retour du navire à son port de désarmement ou le déchargement de la morue, quand le désarmement aura lieu dans un autre port ».

« A compter de l'expiration des délais ci-dessus et jusqu'au jour du paiement, l'armateur sera tenu de payer les intérêts des sommes dues au taux légal, plus une indemnité de 5 % » (2).

Les deux chartes des voiliers prévoient le cas où l'armateur achèterait lui-même ses produits de pêche : le prix d'achat doit être égal à la moyenne des prix des ventes effectuées pendant la saison. C'est ce qu'on appelle le *parère* du port de livraison.

Le règlement des comptes et le paiement des salaires doivent, en ce cas, être effectués dans le délai de quinze jours après le débarquement du poisson. si le parère peut être établi.

Si le parère définitif ne peut être fixé. le règlement aura lieu sur la base des prix pratiqués jusqu'à l'expiration d'un délai de 30 jours après la fin de la livraison du navire. Et des avances s'élevant jusqu'à 60 % de la part revenant à l'équipage seront payées aux engagés sur la base du prix le plus bas pratiqué jusqu'au moment de l'arrivée du navire (3).

La vente faite, l'armateur doit donc liquider la part qui revient à chacun de ses hommes. Tous les contrats imposent aujourd'hui à l'armateur l'obligation de délivrer, avant le payement, à chaque membre de l'équipage son compte individuel de salaires.

Le travail que nécessitent ces opérations est fait par l'armateur lui-même ou par un capitaine d'armement. Dans les deux cas, il doit être inscrit à l'actif de l'armateur.

(1) *Art. 17. Charte voiliers d'Islande.*
(2) *Art. 19. Charte voiliers Terre-Neuve.*
(3) *Art. 20. Charte Terre-Neuve et 18 Charte Islande.*

CHAPITRE III

Les Pêcheurs à Terre

Portrait. — Réputation. — Vœux. — Leur courage

La profession façonne les hommes : au physique et au moral. Mais quel métier doit laisser une empreinte plus profonde que celui de pêcheur de morue ? Tout y est si particulier : la vie, le travail, le milieu, jusqu'à la nourriture. Au fait, personne ne s'y trompe: et l'on reconnaît, entre mille, un islandais ou un terreneuvas.

Les pêcheurs de morue, — les pelletas, comme on dit sur la côte, avec une pointe de dédain, — ont, petits ou grands, l'air de vigoureux gaillards, solides et musclés. Ils sont plutôt replets; la poitrine est large et bombée, développée par le travail et fortifiée par l'iode marin qu'ils respirent abondamment. Ce qui fait dire aux « terriens » qu'ils n'ont pas tant de misère, et qu'on n'est point si à plaindre, quand on est ainsi gros et gras. Et il est vrai qu'à ceux qui résistent la pêche finit par donner un rude tempérament. Mais combien sont éliminés dans l'impitoyable sélection !

Le visage est hâlé par le soleil et le vent de mer; des rides profondes labourent le front, même des plus jeunes. La barbe pousse drue en broussaille. Le regard est vif sous d'épais sourcils; et l'œil semble toujours chercher, à travers la brume, si quelque navire ne se montre pas à l'horizon. La tête s'est peu à peu inclinée sous les rafales du vent.

Les pêcheurs ont, dans la marche, un léger déhanchement: le corps oscille de côté et d'autre, comme un pendule : il n'y a là nulle coquetterie, mais les jambes suivent toujours le mouvement du navire.

Le jour ordinaire, ils portent de larges pantalons de toile qui tombent sur de gros sabots ou sont resserrés en d'amples bottes; un petit jersey collé au corps et recouvert d'une grande vareuse bleue, échancrée à la gorge tout comme le corsage des élégantes; sur la tête un béret qui s'enfonce au-dessous des oreilles et s'aplatit par devant; autour du cou un mouchoir noué sans aucune recherche. En temps de pluie, les pantalons et le paletot sont de toile goudronnée. Le dimanche, ils ont le paletot ordinaire, ou plus souvent un gilet de laine noire ou bleue, qui leur dessine la taille, une casquette de même couleur, et un joli foulard voyant, qu'ils ont consenti, pour ce jour-là, à se laisser attacher par la femme ou la mère, qui a mis tout son art en un nœud impeccable.

Et, pour compléter le tout, jour ordinaire ou dimanche, le pêcheur a sa pipe : un horrible « brûle-gueule » affreusement noirci par la nicotine, qui sort à peine de la bouche. Et il fume, le pêcheur ! Il fume et il chique, hélas !

Comme les frères, j'ai sué, sacré, chiqué,

dit Richepin qui veut montrer qu'il a connu tous les charmes de la vie des pêcheurs. Il a vu

...Leur bouche fusant de longs jet d'un jus noir (1).

Avant de manger, ils déposent la chique dans un coin du béret, et, le repas terminé, ils la reprennent en attendant le repas suivant. Il paraît que le tabac est, pour ces pauvres diables, un remède préventif contre les maux de dents. Que vaut le remède ? C'est du moins une assez bonne excuse à une bien laide habitude.

A bord de leur bateau, les pêcheurs sont laborieux. En Islande et sur les Bancs de Terre-Neuve, ils ne renâclent point à la besogne. Et, s'ils grognent parfois devant une

(1) J. Richepin, *Largue*, La mer, p. 119.

corvée supplémentaire, ils la font toujours. A terre, par contre, ils quittent facilement le travail pour « courir une bordée. »

Plus exactement, il y a deux espèces de pêcheurs, très distinctes : les uns, dès leur débarquement, se remettent au travail : ils ont quelques arpents de terre, ils les cultivent; ou bien ils se louent chez un industriel ou un fermier et, sauf de rares occasions, jusqu'au jour du départ ils se rendront fidèlement à l'usine ou à la ferme. Fort rangés, économes, ils n'ont rien à envier aux « terriens » et pourraient même rendre des points à bon nombre d'entre eux. Pour se convaincre de l'existence de ces qualités chez maints pêcheurs, il suffit de jeter les yeux sur les coquettes maisons qu'ils ont fait construire — bien avant la guerre — en certains pays et, par exemple, tout autour de Paimpol.

Ceux-là ne sont ni des prodigues, ni des intempérants, mais on a si vite fait d'assimiler tous les pêcheurs et de les englober sous le vocable de « pelletas ». Il en est d'autres, en effet, qui semblent convaincus que la durée de la campagne est le seul temps de travail pour eux. S'ils reçoivent au retour quelque argent, on dirait que cet argent leur pèse : ils ne cherchent que l'occasion de le dépenser. Et, dès qu'ils auront touché leurs avances, ils les sèmeront avec une facilité qui déconcerte, quand on songe que ces sommes ne sont pas encore gagnées et qu'elles devront l'être si péniblement. On les connaît bien sur la côte, ceux-là, et l'on organise une véritable chasse autour de leur portemonnaie. Les foires aux marins se multiplient partout : le moindre village a la sienne, et les « pelletas » n'y font point défaut. Ils ne trompent jamais les espérances des organisateurs : ils y vont largement. Ils dévalisent toute les boutiques, entrent dans tous les cirques, visitent toutes les « merveilles », « tirent » à toutes les loteries, se rafraîchissent dans toutes les auberges, et sont les fidèles des chevaux de bois. Et jamais seuls !

Qui n'a vu ces bandes de pêcheurs, munis d'accordéons, voire de violons, se promener avec des compagnes dévergondées, en état plus ou moins complet d'ébriété ? Le spectacle n'est point rare. Et c'est ce qui a valu aux pelletas, en certaines régions surtout, une détestable réputation :

réputation méritée, certes, pour quelques-uns, mais qu'on a le tort d'étendre à toute la corporation : la généralisation, sur ce point encore, est abusive. Mais les pêcheurs joyeux se multiplient : on les trouve partout. De là à conclure que tous les pêcheurs de morue sont des paresseux et des intempérants il n'y a qu'un pas, que franchissent trop facilement les esprits superficiels.

Avant de se remettre au travail, ou de se livrer aux promenades et libations, les pêcheurs acquittent, ponctuellement, les promesses ou les vœux qu'ils ont faits à leur mère et protectrice, la Sainte Vierge. Nous avons le culte qu'ils ont pour elle et que souvent, dans leurs prières, elle tient la place de Dieu lui-même. Il est, sur les lieux de pêche, un spectacle touchant dans sa simplicité : le jour de l'Assomption, les marins se réunissent autour d'une statuette de la Sainte Vierge, devant laquelle chacun a piqué une bougie, quelques-uns même autant de bougies qu'il y a de membres dans leur famille. Et ils chantent de plein cœur un cantique à Marie. Ce sont ces hommes que Loti a dépeints, dans *Pêcheur d'Islande* et *Mon Frère Yves*, incrédules et convaincus que le néant suit la mort. Aucune erreur de psychologie ne nous semble plus grave.

Ils sont vraiment émouvants, ces hommes qui, à jeun, pieds nus parfois, vont, sans mot dire, à une chapelle de la Vierge, où ils chantent à pleins poumons l'hymne de la reconnaissance. Mais le vœu accompli, ils sont en règle avec leur conscience. Et, dame, ils ne restent pas longtemps à jeun. Le chemin du retour est, pour quelques-uns, fort long. Et plus d'un pourrait répéter cette exclamation naïve d'un paysan breton à son curé : « Miséricorde ! Voyez donc en quel état le Seigneur m'a réduit ! »

Si l'on fait, à tort pour un grand nombre, une détestable réputation aux malheureux pelletas, il est un point sur lequel tout le monde est d'accord pour leur rendre hommage : ils sont dévoués jusqu'au sacrifice, courageux jusqu'à l'héroïsme. Qu'un incendie se déclare au village, qu'un navire soit en danger à l'horizon, qu'il y ait un sauvetage difficile à opérer, ils seront les premiers à grimper sur les toits en feu ou à partir sur la mer courroucée. A Paris, en

1909, lors des inondations, ils ont été sublimes de sang-froid, d'habileté et de courage dans leurs petits doris. Eux seuls ne paraissaient pas se douter des actes admirables qu'ils multipliaient. Ce sont les mêmes — ou leurs fils — que depuis l'on a retrouvés, à Dixmude, dans les rangs des fusiliers marins et qui ont écrit cette page magnifique de l'histoire de la marine française. A ceux qui ont de tels gestes à leur actif, on pourrait être un peu indulgent ! Qu'envers eux du moins on ne soit pas injuste !

CINQUIÈME PARTIE

Contrats, Salaires
Bénéfices de l'Armement

CHAPITRE Ier

CHARTES-PARTIES

Généralités sur les chartes-parties. — Chartes-parties types : Leur élaboration. — Une charte-partie. — Conditions générales des engagements. — Appréciation. — Conciliation et arbitrage.

D'après Valin, « charte-partie » est un terme, que s'est approprié le droit maritime pour désigner le contrat de louage d'un navire, mais qui autrefois était le nom commun de tous les contrats non translatifs de propriété dont il était fait écriture. Comme alors on ne délivrait point d'expéditions aux parties, à raison du peu de durée des engagements constatés par les actes, l'usage était de couper les originaux en long, du haut en bas, et d'en remettre une moitié à chacun des contractants. Et, quand on voulait vérifier si la convention avait été fidèlement exécutée, « on rassemblait les deux moitiés pour en juger » (1).

Quoi qu'en dise Valin, ce mot ne désigne pas exclusivement le contrat de louage d'un navire : il désigne aussi communément — et c'est dans ce sens que nous l'employons ici — le contrat d'engagement des marins, ou l'acte écrit qui en énumère les conditions. L'arrangement discuté, ou censé tel, entre armateur et marins, en tous cas, accepté par ceux-ci, est une « charte-partie ».

(1) VALIN, Ordonnance de la Marine, tome I, p. 617.

Il y a vingt ans, la charte-partie était rédigée par l'armateur. Ou plutôt, dans chaque région, les armateurs constitués en syndicat faisaient imprimer des formules commune, que chacun modifiait à volonté. Les ratures et les surcharges les défiguraient parfois complètement. Sans changements, elles étaient déjà fort difficiles à saisir pour le marin ; avec les additions et les suppressions, elles devenaient à peu près indéchiffrables.

A cette époque, ainsi que nous l'avons dit, après entente entre l'embaucheur et chacun des hommes sur la quotité des salaires, ou mieux sur le chiffre des avances, les marins n'intervenaient plus dans la rédaction de l'engagement. Le jour de la revue, ils en écoutaient la lecture de la façon la plus distraite et la plus ennuyée, se récriaient quelquefois et acceptaient toujours, A vrai dire, il n'y a jamais eu de débats entre les armateurs et les pêcheurs. Quand se formèrent les syndicats de marins vers 1910, ils réclamèrent, avec les armateurs, une discussion commune, qui toujours leur fut refusée. M. Chéron fit un essai de conciliation ; ou plutôt la conciliation eut lieu, mais le sous-secrétaire d'Etat ne put arriver à mettre les salariés en face des employeurs, du moins à Saint-Malo. Pour certains armateurs pourtant, la crainte du syndicat fut le commencement de la sagesse : les chartes-parties se précisèrent, se simplifièrent, et les pêcheurs eurent ainsi une influence indirecte sur le teneur des engagements.

De plus en plus, d'un bout à l'autre du littoral, les contrats tendaient à s'unifier, en vertu d'une tendance économique que l'on peut comparer à la loi physique des vases communicants. En 1920, le gouvernement a pris une initiative intéressante : par arrêtés en date des 8 janvier et 10 février, M. Pierre Dupuy, commissaire aux Transports Maritimes et à la Marine Marchande, a institué une commission, chargée d'étudier une charte-partie type de travail et de recrutement des marins de la grande pêche. Composée de délégués de l'armement et de représentants des inscrits, des chefs de service du personnel et des Pêches Maritimes, de deux inspecteurs de la Navigation, la commission s'est réunie sous la présidence de M. Jules Gauthier, conseiller

d'Etat. Elle a élaboré trois chartes-parties types, que M. Bignon, sous-secrétaire d'Etat à la Marine Marchande, a transmises le 4 mars 1920 aux directeurs de l'Inscription maritime : une pour les voiliers de Terre-Neuve, une pour les voiliers d'Islande, et l'autre pour les chalutiers de Terre-Neuve et d'Islande.

Ce sont les conventions pécuniaires qui donnent le nom aux chartes-parties : on dit « une charte au tiers, au cinquième, au quart net. » Nous ne tarderons pas à être fixés sur le sens de ces dénominations.

Il est des cas, assez rares, que l'on doit prévoir et réglementer dans un genre de pêche, qui ne peuvent se présenter dans les autres : les dérives des marins n'ont lieu qu'à Terre-Neuve, et sur les voiliers. A part ces cas, et les règlements de comptes, les chartes-parties sont aujourd'hui les mêmes dans toutes les régions maritimes; et il nous suffira d'en reproduire une, qui est d'ailleurs la plus répandue, pour donner une idée des autres.

CONDITIONS D'ENGAGEMENT

A la Pêche de la Morue sur les Bancs de Terre-Neuve et autres

Campagne 192.....

Navire ..... *Armateur* .....

I

DISPOSITIONS GÉNÉRALES — ENGAGEMENTS
DÉFINITIONS DE LA CAMPAGNE

ARTICLE PREMIER. — L'engagement est rédigé en double expédition, revêtu des signatures des parties. Une expédition est conservée par le Capitaine (ou celui qui engage) ; l'autre est remise immédiatement à l'engagé.

A compter de la date de l'engagement, l'engagé ne peut contracter un autre engagement qui ne lui permettrait pas d'être présent en temps voulu, et l'Armateur ne peut rompre l'engagement. Toutefois, dans le cas où, depuis la date de l'engagement il aurait été constaté, chez l'engagé, une maladie, une blessure, une infirmité le mettant dans l'impossibilité de faire son travail, l'armateur pourrait mettre fin au contrat, mais seulement après visite du médecin officiel, et d'accord avec l'Administrateur de l'Inscription Maritime.

Un exemplaire de la charte-partie doit être affiché dans le poste d'équipage.

ARTICLE 2. — L'engagement pour la campagne est terminé lorsque le poisson est débarqué dans le port de la métropole choisi par l'Armateur.

Toutefois, en raison de la difficulté qu'aurait le Capitaine à recruter un nouvel équipage, les marins qui seront désignés par le Capitaine seront tenus de ramener le navire à son port d'hivernage.

Dans ce cas, les salaires et indemnités seront ceux du cabotage en usage sur la place.

ARTICLE 3. — L'Armateur a la direction économique de l'expédition. Il se réserve le droit de faire débarquer des morues à Saint-Pierre-et-Miquelon. Dans ce cas, les morues seront payées au cours du jour de la livraison.

ART. 4. — L'Armateur a le droit, au départ, d'envoyer son navire à Saint-Pierre avec des marchandises ou des passagers et, au retour, d'y faire compléter son chargement avec telle quantité de morues, marchandises ou passagers qui lui conviendra, aux conditions suivantes :

Le fret de ces marchandises ou morues, même si ces marchandises ou morues appartiennent à l'Armateur, et la moitié du fret des passagers s'ajouteront au produit de la pêche.

ARTICLE 5. — Au cas où, au départ, et pour une cause quelconque, l'Armateur enverrait son navire chercher du sel avant de se rendre aux Bancs, le fret sera calculé à raison de 30 francs la tonne et ajouté au produit de la pêche.

II

OBLIGATIONS DE L'ÉQUIPAGE

ARTICLE 6. — Le Capitaine a la direction de la navigation et, s'il y a un subrécargue, la direction de la pêche, d'accord avec ce dernier.

ARTICLE 7. — Les engagés, depuis le jour où ils ont passé la revue, et lorsqu'ils en seront requis par leur Capitaine, ou leur Armateur, s'obligent à travailler à bord du navire pour en accélérer l'armement, et dans ce cas leurs journées leur sont payées au prix courant de la spécialité sur la place ; l'Armement sera tenu de payer le déplacement de ceux habitant hors du port d'armement.

ARTICLE 8. — Les engagés devront se rendre à bord le jour qui leur sera fixé par l'Armateur ; ils seront, dès ce moment, à la disposition de ce dernier, soit pour mettre le navire en rade, soit pour partir directement pour le lieu de destination.

De son côté, l'Armateur sera tenu d'assurer, à partir de ce jour, la nourriture et le logement des hommes à bord ou à terre, à son choix. Si la nourriture ne leur est pas fournie, l'indemnité à *allouer sera de taux égal* à celle adoptée pour les navires de commerce.

ARTICLE 9. — L'Armateur préviendra l'équipage du jour et de l'heure du départ. Tout homme qui manquera la mise en rade sera tenu de payer la somme de 6 francs ; tout homme qui retardera, sans motif plausible, le départ du navire, paiera la somme de 50 francs. Celui qui, volontairement, manquera le départ, rejoindra le navire à ses frais.

Le montant des pénalités et frais sera ajouté au produit de la pêche et prélevé sur les salaires de retour.

ARTICLE 10. — Pendant tout le cours du voyage, et en cas de relâche dans un port quelconque, même celui de départ, les engagés sont tenus de faire, sans indemnité, tous les travaux commandés dans l'intérêt de l'expédition.

ARTICLE 11. — *En route*, le service est divisé en trois quarts et la durée de travail effectif est fixée à huit heures par jour.

Sur les lieux de pêche, le service est organisé suivant les nécessités de la pêche, à la condition, toutefois, qu'un repos minimum ininterrompu de huit heures soit assuré journellement au personnel.

La durée journalière de ce repos peut être réduite à six heures, repas non compris, pendant cinq jours consécutifs.

Dans le port et sur rade abritée, la durée du travail effectif, service de garde ou de veille compris, est fixée à huit heures par jour. Toutefois, pour le déchargement du poisson *salé*, la durée de la journée de travail effectif pourra être portée jusqu'à douze heures.

ARTICLE 12. — Dans le cas où il y aurait lieu à allocation pour « heures supplémentaires », le taux en sera celui adopté pour les navires de commerce.

Les sommes payées à titre d'heures supplémentaires pour des travaux effectués dans l'intérêt de l'expédition, seront déduites du produit brut de la pêche.

ARTICLE 13. — Tous les hommes de l'équipage seront tenus de pêcher la boëtte nécessaire à la pêche. L'Armateur se réserve cependant le droit d'en acheter à telles époques et conditions qu'il jugera opportunes. Le prix d'achat sera déduit du produit de la pêche.

Si des doris sont spécialement affectés à la pêche des diverses boëttes, leurs hommes seront réglés sur la moyenne de tous les doris, et, en considération de ce que l'Armateur fournit gratuitement les engins nécessaires, et de ce que les doris doivent eux-mêmes pêcher les boëttes, la quantité de morue qui leur sera attribuée sera défalquée par parts égales, de tous les doris.

Si les dorissiers sont retenus à bord pour y travailler dans l'intérêt commun, les mille de morues qui pourraient leur être attribués, afin de les dédommager, seraient pris sur les produits des doris.

ARTICLE 14. — Les marins qui, au cours de la campagne, se seraient égarés sur les Bancs et auraient été rapatriés à Saint-Pierre-et-Miquelon devront, autant que possible, être ramenés à bord de leur navire. Il en sera de même après guérison pour l'engagé laissé à terre pour cause de maladie.

Dans le cas où le marin égaré ne pourrait rejoindre son navire et serait rapatrié en France, il lui serait alloué, jusqu'au jour de son arrivée dans un port de la métropole, un salaire dont le taux sera égal à celui des salaires de maladie. Ces salaires seront prélevés sur le total de la pêche.

III

OBLIGATIONS DE L'ARMATEUR

Les salaires se composent *des avances* et des *salaires de retour*.

1° *Les avances* seront fixées chaque année et portées à la charte-partie. Elles seront divisées en deux parties. La valeur respective de chacune de ces parties sera fixée chaque année conformément aux usages locaux.

La première partie en sera payée en passant la revue au bureau de l'Inscription Maritime, et entre les mains de l'engagé, déduction faite de la retenue des taxes à la Caisse des Invalides et à la Caisse de Prévoyance sur la totalité des avances.

La deuxième partie en sera payée à la femme ou aux ayants-droit désignés par le marin aussitôt après le départ du navire, sans frais pour les bénéficiaires et après avis de l'Administration.

Les avances sont « à valoir » sur les salaires.

2° *Les salaires de retour* sont établis comme suit :

Il sera fait une totalisation de tous les produits, comprenant : vente (nette d'escompte et de commission) des morues, huiles, rogues ; frets de passagers et de marchandise, fret du sel ; pénalités prévues par l'article 9.

Il sera déduit de ce total :

Les primes d'assurance prévues à l'article 18 ;

L'allocation accordée pour l'huile et le prix des fûts ;

Les frais de conduite et de salaires au mois fin de campagne, s'il y a lieu ;

Les frais de déchargement et de pesage de la cargaison si le déchargement se fait au port d'armement ou n'est pas effectué par l'équipage dans tout autre port.

Le reste constituera le produit net de la pêche qui, divisé par le nombre de morues pêchées (suivant les carnets de doris des marins dont la tenue est obligatoire et, en cas de perte des carnets, suivant les déclarations concordantes du capitaine et des dorissiers intéressés) donnera le prix de revient d'une morue sous les déductions prévues à l'article 13.

Il sera attribué à l'équipage de chaque doris 26 % de la valeur de vente nette des morues pêchées par lui ; le produit de ces 26 % sera partagé entre le patron et l'avant dans la proportion de 5/9 au patron et de 4/9 à l'avant, ou partagé entre eux également s'il y a convention, dans ce but, entre les deux dorissiers.

Les gages des marins n'embarquant pas ou n'embarquant qu'accidentellement dans les doris sont payés en plus par l'Armateur et sont fixés comme suit :

Capitaine : conditions portées au rôle ;

Second : 20 % sur la moyenne des ventes des doris pour les navires de plus de trente hommes ;

22 % sur la moyenne des ventes des doris pour les navires de trente hommes et au-dessous ;

Saleur :	18 %	sur la moyenne	des	ventes	des doris ;
Novices :	6 %	—	—	—	;
Mousses :	5 %	—	—	—	;
Lieutenant :	2 %	—	—	—	;
Maître :	1 %	—	—	—	;

Le cuisinier sera payé sur la moyenne des avants de doris.

ARTICLE 16. — Les salaires de maladie dus par l'Armateur, par application de l'article 262 du Code de Commerce, seront du taux des salaires de commerce.

ARTICLE 17. — L'Armateur paiera aux hommes débarqués dans un port autre que celui de l'armement la conduite pour rejoindre leur quartier.

ARTICLE 18. — Toutes assurances sur armement, avances et excédents de pêche, si possible, devront être faites par l'Armateur et la totalité des primes sera déduite du produit de la vente nette.

En cas de sinistre, la somme assurée sur corps reste la propriété exclusive de l'Armateur ; celles couvrant l'armement, les avances et les excédents de pêche sont répartis comme suit :

1° Si le navire fait naufrage avant d'avoir pêché, l'indemnité d'assurance est intégralement acquise à l'Armateur ;

2° Si l'événement se produit quand des excédents de pêche auront été couverts, le règlement aura lieu comme si le navire était arrivé à bon port.

Les effets des marins seront aussi assurés par l'Armateur au prix unitaire de mille francs par homme pour compte et aux frais de l'équipage sauf refus de l'intéressé constaté par l'Administrateur de l'Inscription Maritime au moment de la revue d'armement.

ARTICLE 19. — Si la vente a lieu au comptant, le règlement des comptes et le paiement de l'équipage se feront dans le délai de quinze jours après le débarquement du poisson.

Dans le cas contraire, le règlement des comptes et le paiement de l'équipage se feront dans les quinze jours qui suivront le retour du navire à son port de désarmement ou le déchargement de la morue quand le désarmement aura lieu dans un autre port.

A compter de l'expiration des délais ci-dessus et jusqu'au jour du paiement, l'Armateur sera tenu de payer les intérêts des sommes dues au taux légal, plus une indemnité de 5 %.

ARTICLE 20. — Dans le cas où l'Armateur achèterait lui-même ses produits de pêche, le prix d'achat sera égal à la moyenne des prix des ventes effectuées pendant la saison, c'est-à-dire au parère du port de livraison.

Le règlement des comptes et le paiement des salaires devront être effectués, dans ce cas, dans le délai de quinze jours après le débarquement du poisson, si le parère peut être établi.

Si le parère définitif ne peut être fixé, le règlement aura lieu sur la base des prix pratiqués jusqu'à l'expiration d'un délai de trente jours après la fin de la livraison du navire.

Des avances s'élevant jusqu'à 60 % de la part revenant à l'équipage seront payées aux engagés sur la base du prix le plus bas pratiqué jusqu'au moment de l'arrivée du navire.

ARTICLE 21. — Avant le paiement, l'Armateur est tenu de délivrer à chaque membre de l'équipage son compte individuel de salaires.

IV

CONFLITS — ARBITRAGES

ARTICLE 22. — En cas de contestation sur l'interprétation du présent contrat, la procédure de conciliation et d'arbitrage prévus par l'arrêté du 2 avril 1919 et les textes réglementant la matière, sera mise en application.

ARTICLE 23. — Dans le cas où il intervendrait des sentences d'arbitrage intéressant un ou plusieurs points du contrat, la charte-partie sera modifiée, pour la campagne suivante, conformément à ces sentences.

Nous laissons de côté, pour le moment, la question des salaires, de toutes la plus importante et la plus délicate : elle demande à être examinée à fond.

Les chartes-parties actuelles accusent un réel progrès sur les chartes anciennes : la rédaction en est plus rationnelle, plus précise et plus claire. Elles ne s'embarrassent plus d'articles inutiles ou de clauses équivoques.

Autrefois, à lire une charte, on pouvait croire qu'on se trouvait en présence d'engagement unilatéraux. Les pêcheurs seuls semblaient avoir des obligations, point les armateurs : « Les soussignés déclarent s'être volontairement engagés... » Ce n'était qu'une apparence : puisque tout de suite on parlait des salaires, et que cela c'est une obligation très réelle pour l'armement. Mais pourquoi ne pas le dire dès le début, comme on fait dans les contrats synallagmatiques ? Plus logique était la charte qui commençait ainsi : « Entre nous soussigné, armateur du navire..., et les marins désignés nominativement au projet de rôle dudit navire..., il a été convenu ce qui suit, savoir... » Aujourd'hui on déclare d'abord que l'engagement est rédigé en double expédition, dont l'une est remise à l'engagé, et l'autre reste entre les mains du capitaine. Puis, après les *dispositions générales*, on précise les *obligations de l'équipage*, et *celles de l'armateur*. Pure question de forme ? Peut-être; mais un acte ne perd point de sa valeur à être bien rédigé.

Les vieilles chartes avaient une allure désordonnée : on y trouvait pêle-mêle les dispositions concernant la pêche et celles qui réglaient les salaires au mois de la fin de campagne; au milieu des obligations des marins, on insérait des clauses sur les voyages à Saint-Pierre, le lieu d'embarquement et de débarquement, les événements politiques, la guerre, et les cas de force majeure : un vrai salmis ! La charte actuelle définit la campagne, puis prend et règle les travaux dans l'ordre de succession : *en route, sur les lieux de pêche, dans les ports;* et prévoit enfin les cas extraordinaires, dérives et maladies.

Les armateurs malouins, amis des traditions locales, et dont quelques-uns sont des archéologues fervents, n'ont pas vu disparaître, sans une certaine mélancolie, l'expression

« éveut » qu'ils avaient maintenue, après discussion, dans leur charte la plus récente. « Eveut » est un mot contracte qui signifie « est vieux ». L'essentiel est que les marins comprennent. Pour notre part, nous n'aurions vu aucun inconvénient à ce que fût maintenu ce terme, qui donnait un air local, et une saveur de terroir aux contrats du pays de Saint-Malo.

Dans les chartes nouvelles, on a supprimé les références de style aux usages de la place. Quels sont ces usages ? Personne ne les connaît au juste : ils n'ont été recueillis ni publiés nulle part. C'était une faible ressource, pour trancher les cas difficulteux, que des règlements et usages inexistants ou mal définis.

Les formules récentes ne s'encombrent plus de l'énoncé des cas de force majeure, innavigabilité, incendie ou naufrage au port, avaries importantes, guerre, événements politiques, qui enlèvent à l'équipage tout droit à une indemnité et l'obligent à rembourser les avances reçues. La clause, conforme à l'article 257 du Code de Commerce, n'avait aucune utilité : elle va sans dire. Parfois même elle donnait lieu à des stipulations trop larges, et devenait alors dangereuse. Une charte de Saint-Brieuc, en 1912, imposait la restitution des avances et refusait l'indemnité, « si le voyage n'avait pas lieu, quel que fût le motif » (1). En droit l'armateur répond de ses fautes ou de celles de son capitaine, et ne peut s'exonérer d'avance de ses responsabilités, ni de leurs conséquences.

En vertu d'une circulaire du 26 octobre 1897, l'armateur peut, après le déchargement de la morue, faire ramener son navire au port d'attache avec le même rôle, et le bâtiment est dispensé du réarmement au cabotage. D'après le texte actuel des contrats, « les marins qui seront désignés par le capitaine seront tenus de ramener le navire à son port d'hivernage. » Cela simplifie l'ancien article 12 de la charte malouine, d'après lequel « l'armateur se réservait le droit de congédier tous les gens de l'équipage ou une partie seulement d'entre eux. » L'armateur garde toujours le même

(1) *Bulletin Officiel de la Marine*, 1er avril 1913, p. 345.

droit, qu'il n'a pas besoin d'affirmer. Mais l'équipage sera tout de suite formé des hommes choisis par le capitaine, et qui ne pourront se récuser.

Les chartes-parties prévoient certaines pénalités. Sur les voiliers de Terre-Neuve, tout homme qui manque la mise en rade est tenu de payer la somme de 6 francs; tout homme qui retarde, sans motif plausible, le départ du navire, paye la somme de 50 francs (1). Sur les voiliers d'Islande, tout homme qui, le jour du départ, n'est pas présent à son bord une heure au moins avant l'heure fixée, est passible d'une amende de 50 francs; si le retard a empêché le départ du navire, l'amende est portée à 100 francs (2). On a supprimé les retenues importantes prévues par les chartes anciennes en cas d'insubordination, de refus de travail, ou d'absence dans les ports : l'article 10 de la charte des voiliers d'Islande déclare que « tout acte d'insubordination de l'équipage, de nature à nuire au succès de l'expédition, et, en particulier, le refus de se rendre dans les parages indiqués par le capitaine, et la consommation désordonnée de vivres accomplie dans le but de précipiter le retour, donnera lieu à application des peines disciplinaires et correctionnelles prévues par les lois et règlements, sans préjudice des dommages-intérêts que peut réclamer l'armateur. » Ce rappel des lois et règlements nous semble un peu platonique, et plus encore la menace des dommages-intérêts : ce sera, dans la pratique, une compensation fort maigre à la mauvaise pêche imputable à la volonté des marins.

Ainsi ont pensé sans doute les armateurs propriétaires de chalutiers qui, dans l'article 17 de leur charte, stipulent, en une formule peu précise, que « tout homme qui refuse d'embarquer ou de travailler perd le bénéfice de la moitié de sa participation. » En quoi consiste bien le refus d'embarquer ?

Il est excessif que les pénalités soient appliquées par simple décision de l'armateur; les conséquences en sont assez graves pour les hommes, et il serait sage de recourir,

(1) *Charte-partie voiliers Terre-Neuve*, art. 9.
(2) *Charte voiliers Islande*, art. 6.

en ce cas, à l'impartialité de l'autorité maritime. Un essai intéressant avait été tenté par l'armement de Fécamp pour atténuer le caractère arbitraire des pénalités : on avait confié le soin de les prononcer à une sorte de conseil arbitral composé du capitaine, du second et de deux patrons de doris, qui n'avaient aucune part dans la somme retenue, non plus que l'armateur (1) : l'argent était réparti entre les autres membres de l'équipage. Aujourd'hui, les sommes ainsi versées s'ajoutent au produit de la pêche : et l'armateur en profite comme les marins. C'est justice. Mais ne serait-il pas équitable et habile de maintenir l'arbitrage pour l'application des amendes ?

Les chartes-parties doivent prévoir et réglementer bon nombre de cas : si simplifiées qu'elles soient, elles paraissent touffues. De bons esprits ont pensé qu'on pourrait élaguer encore et offrir aux marins un texte plus concis et plus net. Il suffirait, dit-on, de codifier les clauses passées en usage dans chacun des ports. Prenons garde que parfois simplifier c'est compliquer. Ce que l'on veut avant tout, c'est que les pêcheurs connaissent exactement et leurs droits et leurs obligations. Du moins aujourd'hui sont-ils censés les lire dans les articles du contrat. Qui leur ferait connaître le nouveau code ? Les usages passent et changent : qui mettrait à jour le code ? Les chartes réimprimées peuvent tenir compte des modifications qu'apportent les transformations économiques. Gardons des chartes touffues, plutôt que d'avoir des chartes incomplètes.

⁂

Les chartes-parties en usage prévoient les modifications, en prévoyant les conflits : c'est à la procédure de conciliation et d'arbitrage prévue par l'arrêté du 2 avril 1919 que l'on doit alors avoir recours.

Cette procédure de conciliation est due à M. le commissaire aux transports maritimes Bouysson, de dispendieuse mémoire : c'est une partie de son œuvre que l'on peut louer à peu près sans réserve.

(1) *Bulletin Officiel de la Marine*, 1er avril 1913, p. 345.

« Aussitôt que, dans un port, l'administrateur de l'Inscription maritime du quartier a connaissance d'un différend d'ordre collectif survenu entre un armateur à la pêche et un ou plusieurs des personnels employés par lui, au sujet des soldes ou des autres conditions du contrat d'engagement, cet administrateur invite immédiatement les intéressés à se réunir devant lui en comité de conciliation. »

« Tout armateur et tout groupement d'au moins dix officiers ou marins a la faculté de faire constater par une déclaration sur papier libre, remise à l'administrateur de l'Inscription maritime, et dont il lui est délivré récépissé, l'existence d'un différend collectif devant être résolu par voie de conciliation, et, éventuellement, par voie d'arbitrage. »

Dans les ports chefs-lieux d'une direction de l'Inscription maritime, c'est le directeur lui-même qui exerce les attributions conférées aux administrateurs.

Lorsque le différend s'est élevé entre une organisation professionnelle nationale d'armement et une organisation professionnelle nationale des personnels navigants, et qu'il intéresse l'ensemble des ports de pêche, c'est le chef du service du Personnel et du Travail maritime, agissant au nom du ministre ou sous-secrétaire, qui remplit le rôle de conciliateur. Et, dans ce cas, les intéressés se réunissent à Paris, au siège de l'administration centrale de la Marine marchande.

L'administrateur — ou le directeur, ou le chef du Personnel, — agissant d'office, ou sur le vu d'une déclaration valable, fixe aux parties, pour répondre à sa convocation, un délai de vingt-quatre heures au moins et de trois jours au plus.

Passé ce délai, le silence d'une des parties est considéré comme un refus. L'administrateur dresse procès-verbal de la tentative de conciliation et de son échec, et en avise d'urgence le ministre de la Marine ou le sous-secrétaire d'Etat.

Lorsque les intéressés répondent à sa convocation, l'administrateur s'efforce de les concilier. S'il y réussit, les condi-

(1) *Arrêté 2 avril 1919*, art. 1er. *Circul. 1091.* Comité Central Armateurs de France.

tions de l'accord sont consignées dans un procès-verbal dressé par l'administrateur et signé par lui et par les parties ou leurs délégués.

Si l'accord ne s'établit pas, le ministre ou sous-secrétaire d'Etat est immédiatement saisi et met en mouvement une des commissions supérieures d'arbitrage instituée par le même arrêté, pour la solution des différends d'ordre collectif.

Ces commissions, au nombre de trois, s'occupent : la première, des différends qui concernent le personnel des officiers du pont; la deuxième, des différends qui regardent les officiers mécaniciens; la troisième, des différends qui intéressent les marins pêcheurs, les mécaniciens pratiques ou les chauffeurs.

Chacune de ces commissions, présidées par le ministre, comprend : cinq représentants des armateurs, et cinq représentants qualifiés du personnel intéressé dans le conflit. Les uns et les autres sont choisis par leurs associations professionnelles, ou, à défaut de ce choix, désignés par le ministre lui-même.

Chaque commission comprend, en outre, deux personnes choisies, l'une par les arbitres représentant l'armement, l'autre par les arbitres représentant les personnels navigants, parmi les magistrats ou anciens magistrats de l'ordre judiciaire ou administratif résidant à Paris, ou parmi les professeurs de la Faculté de Droit de l'Université de Paris. Deux membres suppléants sont désignés de la même façon.

Une commission ne peut délibérer valablement que si elle comprend six arbitres, dont trois pour chaque partie intéressée, et si les deux coarbitres sont présents.

Les arbitres doivent toujours être en nombre égal, et, la partie qui serait en surnombre éliminerait elle-même un de ses membres, lequel pourrait toutefois assister à toutes les délibérations.

En cas d'empêchement du ministre, les séances de chaque commission sont présidées alternativement par l'un des magistrats ou professeurs qui y siègent comme coarbitres.

Les commissions supérieures siègent à Paris, au ministère, où elles rendent toujours leurs sentences.

Elles peuvent décider de se transporter dans tout port de pêche, ou d'y déléguer plusieurs de leurs membres, qui

comprendront alors un nombre égal d'arbitres des deux côtés, pour y recueillir toutes informations et y procéder à toutes enquêtes utiles.

Si un accord unanime ne peut s'établir au sein de la commission, le ministre remplit le rôle d'arbitre départiteur. Et mention est faite de cette circonstance dans la sentence arbitrale.

Les sentences rendues sont publiées, par voie d'affiches, à la porte des locaux de l'Inscription maritime, dans les ports désignés à cet effet par le ministre de la Marine, et insérées au Recueil des actes officiels de la Marine marchande (1).

(1) *Art. 2-12. Arrêté du 2 Avril 1919. Circul. 1091.* COMITÉ CENTRAL ARMATEURS DE FRANCE.

CHAPITRE II.

Le Mode de Versement des Salaires

Les Avances ; — Le Retour : Généralités

Les salaires du pêcheur lui sont versés en deux fois :

Avant le départ, il reçoit une ou des sommes déterminées : ce sont les « avances ».

A l'arrivée, il touche une somme unique, variable selon les résultats de la pêche et proportionnelle, en principe, au nombre et à la valeur des morues qu'il a prises : c'est le « retour ».

Comme on le voit, le mot de *salaires*, s'il s'entend d'une rémunération forfaitaire : tant par jour, par semaine, par mois de travail, n'est pas exact en la circonstance. En un seul cas, nous le verrons, il y a vraiment salaires aux pièces. Si nous gardons ce terme en tous les cas, c'est qu'il est plus usité et plus commode aussi, étant plus bref, que l'expression de « participation aux bénéfices », qui convient le plus souvent. Quand nous parlerons de salaires, le correctif s'ajoutera de lui-même.

Peut-être eût-il été plus logique, avant d'expliquer le mode de versement des salaires, d'en exposer les modalités. Cette méthode nous aurait obligé à des définitions préalables, qui viendront tout naturellement, si nous disons d'abord en quoi consistent les avances et le retour, c'est-à-dire, comment les pêcheurs reçoivent les salaires.

I. — *LES AVANCES.*

Diverses Avances. — Quotité des Avances. — Critique des Avances

Les avances comprennent toutes les sommes que touchent les pêcheurs avant l'embarquement, et, par conséquent, avant l'exécution du travail. Versées d'ordinaire en plusieurs fois, elles portent différents noms, et la distinction n'est pas seulement dans les mots. D'ailleurs, autant de pays, autant de coutumes, autant de dénominations. Il y a là toute une terminologie qu'il faut d'abord expliquer.

Le *denier à Dieu* est remis au marin par le patron de pêche, au moment de la première signature, lors de la promesse d'engagement. Le montant en est peu élevé. Il ressemble aux arrhes que le maître remet au domestique qu'il vient de gager. Les arrhes toutefois sont un moyen de dédit; et le denier à Dieu ne remplit pas ce rôle.

Le *pur don* est une partie, la plus importante, du denier à Dieu. L'armateur qui promet à un marin 250 ou 300 francs de denier à Dieu court le risque de perdre cette somme, par la mort ou la maladie du pêcheur. Il se contente de remettre immédiatement un acompte, et il versera le reste le jour où, après l'intervention de la marine, l'engagement sera devenu parfait : les chances de perte seront diminuées. L'administration ignore, ou du moins est censée ignorer le pur don. Il échappe ainsi aux retenues opérées sur les salaires en faveur de la Caisse des Invalides et de la Caisse de Prévoyance.

Ces définitions n'ont rien d'absolu, nous l'avons fait remarquer. A Fécamp, par exemple, le *pur don* est remis au moment de l'engagement provisoire, et tient lieu de *denier à Dieu*. Usité d'abord en cette ville, le pur don s'est introduit depuis une trentaine d'années à Saint-Malo, Paimpol, Dunkerque et Gravelines : en se déplaçant, il s'est légèrement modifié, mais il garde partout les mêmes caractères essentiels. Le plus souvent le pur don est le second versement du denier à Dieu.

Denier à Dieu et *pur don* diffèrent avec les pêcheurs et leurs aptitudes professionnelles. L'armateur qui tient à un

pêcheur n'hésitera pas à lui donner la forte somme et c'est à coups de denier à Dieu et de pur don que luttent les patrons pour s'arracher les meilleurs marins.

Les avances *proprement dites* sont de deux espèces :

1° Les *avances perdues*, appelées *pots-de-vin* à Fécamp, ou, comme s'expriment certaines chartes-parties, dans un langage relevé, mais peu compréhensible aux intéressés, les avances *sans répétition*, restent acquises aux pêcheurs, quel que soit le résultat de la campagne. C'est une sorte de rémunération forfaitaire, qui se rapproche du salariat, au sens strict du mot. Aucune charte-partie ne prévoit plus d'avances perdues : elles ont disparu à jamais des contrats d'engagement.

2° Les avances *à valoir* dont l'armateur aurait le droit, en cas de pêche insuffisante, de réclamer au moins une partie. Elles sont déduites, en fin de campagne, de la somme qui revient au marin. Comme certains legs dans les partages, elles sont sujettes au rapport; elles rentrent dans la masse qui doit être partagée entre les membres de l'équipage. En pratique, les armateurs ont toujours laissé aux hommes, après une mauvaise pêche, la part des avances qu'ils auraient dû rendre. Les anciennes chartes-parties déclaraient expressément que les avances restaient acquises aux marins qui avaient fait la campagne, sauf abandon volontaire du navire. Avant le départ, l'armateur se réservait le droit de les réclamer : si le voyage ne pouvait avoir lieu par cas de force majeure, guerre, arrêt du prince, innavigabilité, etc.., ou si un homme ne pouvait embarquer pour cause d'appel au service de la flotte, de maladie cachée ou d'inconduite. Les nouveaux contrats ne reproduisent pas ces dernières clauses, inutiles. Il reste entendu que, si le marin ne gagne pas toutes ses avances, l'armateur renonce à lui demander la différence.

Maintes fois, depuis trente ans, les armateurs se sont réunis en leurs syndicats pour réglementer la quotidé des avances : il s'agissait de couper court aux marchandages qui se faisaient à coups d'avances et de diminuer ainsi les risques de l'armement. On raconte que les plus ardents à

réclamer la réglementation étaient les plus empressés à la violer, et que les plus énergiques résolutions ne tenaient pas vingt-quatre heures. Aussi les syndicats ont-ils renoncé à fixer des chiffres pour les avances. Et jusqu'à nouvel ordre, ou plutôt jusqu'à la complète transformation de la mentalité dans la corporation, ils ont raison de ne pas perdre leur temps.

La charte-partie des chalutiers accorde des mensualités de 300, 250, 200 francs aux hommes, suivant leur situation à bord, de 150 aux novices et de 100 francs aux mousses : ces mensualités sont un minimum de salaire garanti quel que soit le produit de la pêche. Chaque marin reçoit, avant le départ : 1° une demi-mensualité à son engagement ; 2° une mensualité et demie, au moment de l'expédition du navire. Ce système, si l'on s'y tient, est vraiment pratique pour les armateurs dont les versements sont espacés, et pour les hommes, qui reçoivent régulièrement des sommes peu élevées.

Il est difficile, en ce qui concerne les équipages de voiliers, de donner des chiffres pour les avances. Le denier à Dieu, y compris le pur don, va de 50 francs à 400 ou même 500 francs, suivant les maisons d'armement, suivant les navires, surtout suivant la valeur des hommes. Les avances proprement dites, qui sont toutes aujourd'hui des avances à valoir, varient, en raison des mêmes circonstances, de 1.500 francs à 2.500 francs. Et cela d'un bout à l'autre du littoral.

Les chiffres sont fort élevés ces années-ci : la pêche est fructueuse et cher le poisson. Ils diminueront sensiblement, quand reviendront les campagnes mauvaises ou médiocres. L'armement ne risque son argent que dans la mesure où il espère le voir rentrer avec de gros intérêts.

Les avances proprement dites, non le denier à Dieu, ni le pur don, sont portées au rôle de l'équipage et doivent être versées en présence de l'administration de la Marine. C'est une conséquence de la soumission insérée au dos du rôle. L'obligation pour l'armateur de payer les avances, même les acomptes, devant l'administrateur, résulte de différents

textes (1). Il a d'ailleurs, à le faire, un intérêt de premier ordre : cela ajoute à la force de l'engagement, augmente la gravité de la désertion éventuelle et resserre les liens qui existe entre lui et ses équipages.

⁂

Les avances, qui sont totalement inconnues dans les autres industries, ont toujours et partout existé, quel que soit le mode d'engagement, pour la pêche de la morue.

On en donne plusieurs raisons : avant d'embarquer, le marin doit se « gréer » ; il lui faut un équipement très spécial, complet au premier départ, et dont quelques pièces devront être renouvelées tous les ans.

Puis, le pêcheur ne peut pas laisser sa femme sans argent pendant tout l'été. Avec quoi vivrait-elle et nourrirait-elle ses enfants ?

Il faut aussi payer les dettes de l'hiver : par suite de vieilles habitudes, les notes du boulanger, du boucher, de l'épicier, et d'autres encore — celles des aubergistes et des marchands de vin — arrivent au moment de la revue. Comment s'acquitter, si l'on n'a pas les avances ?

Ces raisons sont de valeur très inégale. Elles légitiment peut-être les avances du premier départ : l'armateur fournit au futur pêcheur le moyen de se procurer les habits spéciaux qui lui sont nécessaires. Mais, les années suivantes, ne suffirait-il pas au marin de régler son budget pour payer son équipement aussi bien avec le retour qu'avec les avances ?

La femme a besoin d'argent, sans doute, pour elle et ses enfants : mais s'il est essentiel qu'elle en reçoive, qu'importe l'époque ? Peut-être est-il excessif, au reste, qu'elle vive uniquement du travail de son mari. Du moins devrait-elle économiser. Disons-le franchement, trop de femmes de marins dépensent sans compter.

Les dettes de l'hiver ? Mais il ne devrait pas y en avoir, sauf les cas extraordinaires, maladie ou accident. Autrefois souvent le retour n'était qu'un leurre. Mais le marin peut,

(1) Edit. de juillet 1910 ; — Arrêt du 19 janvier 1734 ; — Art. 106 de l'arrêté du 2 prairial an XI ; — Ordonnance du 1er novembre 1745 — Ordonnance du 31 octobre 1784.

doit travailler entre deux campagnes, au moins gagner le pain quotidien de la famille. Les pêcheurs sérieux — et il en est — se mettent à la besogne dès leur arrivée. Que d'autres, par contre, ne font rien ! Heureux s'ils se contentaient de rester oisifs ! Mais ils vivront, par anticipation, pendant quatre ou cinq mois sur les avances du prochain départ. La raison est meilleure pour condamner le système que pour le justifier.

Et les avances ont par ailleurs tant et de si graves inconvénients !

Le désir du gain est le meilleur stimulant pour l'ouvrier chargé d'un travail. Supprimez ce stimulant, l'ouvrage ne sera fait ni avec le même goût, ni avec la même perfection. Il n'en va pas autrement pour la pêche. Que le début d'une campagne soit mauvais, tout de suite les hommes sont découragés. Ils n'ont pas de chances de toucher un *retour*, ils ne se gêneront plus. Ils évitent alors toute fatigue, et certains patrons affirment qu'ils ont vu des marins rejeter à l'eau des poissons, pour ne pas avoir la peine de les préparer. Intéressés par l'espoir d'un gain, les équipages pourraient racheter, dans les dernières pêches, l'insuffisance des premières. Par la faute des avances, la campagne est parfois un véritable désastre : pour les pêcheurs et pour l'armement.

Les avances encouragent la désertion et l'escroquerie. Le vol « à l'engagement » a été, en certaines années, une véritable industrie. Des filous arrivaient de Paris ou d'ailleurs, se faisaient accepter comme patrons ou comme avants, touchaient les avances et filaient à l'anglaise. De vrais marins même, tentés par le plaisir et convaincus que leur bourse ne tarirait pas, effrayés, après leur vie folle, d'avoir à travailler désormais pour « rien », disparaissaient au moment du départ. A Saint-Malo, il y eut 31 désertions en 1904, 15 en 1905, 25 en 1906, toujours plus nombreuses les années de fortes avances. En 1910, les avances furent très faibles : jamais, de mémoire de pêcheur, il n'y eut moins de désertions.

Il est toujours si dangereux, pour les « pelletas », d'avoir, en poche, de fortes sommes ! Plus dangereux encore au moment du départ. Ils vont aller passer de longs mois, durs

et tristes, entre le ciel et l'eau. Ils veulent s'amuser un peu auparavant. Les uns, les plus sérieux — un bon nombre encore — s'offriront peut-être une « bordée », mais ils acquitteront leurs dettes et rempliront leur coffre. Mais les autres ! Ils courront de foires en assemblées ! Et les occasions ne manqueront pas ! Toutes les communes, tous les villages fêteront les Terreneuvas et les Islandais : on s'ingéniera pour soutirer leur argent. Ils y vont si généreusement, les pauvres ! Ils boivent, et sautent et dansent, en compagnie, jusqu'à l'épuisement du porte-monnaie. Il y a quelques années, un marin des environs de Plouër venait de toucher à la « revue » une somme assez ronde, plus de six cents francs. Abordé par une de ces femmes qui, ces jour-là, peuplent les rues des ports, il se laissa entraîner. Il offrit à sa triste compagne maints cadeaux dans les bijouteries, un déjeuner au meilleur restaurant; puis passa avec elle à Dinard, et loua un fiacre qui tout l'après-midi roula dans les rues de la jolie cité. Le malheureux était attardé dans un café, près la gare de Dinard : la femme en profita pour filer, en fiacre, à toute vitesse vers Saint-Malo, emportant jusqu'au dernier sou du pêcheur, incapable de payer son train pour rentrer chez lui. Un armateur nous contait qu'il avait donné sept cents francs à un saleur : le lendemain, l'homme était couché le long d'un mur, dans une rue de débauche, où il avait laissé tout son argent. L'armateur dut aller répondre, chez le cordonnier, du payement d'une paire de bottes indispensable pour la campagne.

Diminution du rendement, pauvreté, endettement perpétuel, immoralité bien souvent, tels sont les inconvénients des avances : ils comptent, comme l'on voit !

Faut-il donc supprimer les avances ? La mesure serait trop radicale, et les marins ne l'accepteraient à aucun prix. Ajoutons qu'elle ne remédierait pas complètement aux abus que nous avons signalés. Une grosse somme au retour serait aussi bien dangereuse. Et le mal est moral plus encore qu'économique. Il faudrait apprendre, en même temps, aux marins et à leurs femmes, l'art difficile de la prévoyance, leur faire comprendre que c'est folie de gaspiller ainsi un argent si pénible à gagner. L'éducation des

pêcheurs sur ce point particulier serait une tâche fort intéressante et digne de tenter un syndicat qui se proposerait de faire autre chose que du bruit et du désordre.

La suppression des avances n'est pas désirable au surplus : les familles ne peuvent rester sept mois sans les gains des hommes. Il ne faut attacher aucune importance à l'observation, faite trop souvent, qu'on n'a pas coutume de payer un ouvrage avant qu'il soit fait. Les ouvriers ne touchent leur paye qu'après le travail, mais ils la touchent au fur et à mesure que s'accomplit la tâche, tous les huit ou quinze jours au plus tard. Aucun travailleur n'est obligé — comme le seraient les marins — d'attendre un semestre avant de toucher son salaire.

Mais il est nécessaire de diminuer peu à peu les avances et d'arriver à les limiter le plus possible. Sauf — et le correctif s'impose — à donner de petites sommes aux femmes, deux ou trois fois par campagne. C'est d'ailleurs vers cette solution que dans la pratique on s'achemine de plus en plus.

Le marin recevrait donc de quoi payer ou compléter son équipement, et quelque argent en plus. Il devrait d'ailleurs, avant de toucher les avances, justifier, autant que faire se peut, de leur emploi utile. D'ordinaire les coffres ou les sacs sont garnis; les Cancalais en particulier emportent quantité de chauds lainages tricotés par leurs femmes ou leurs filles. A d'autres, trop nombreux, il ne reste plus rien des sommes reçues pour se « gréer ». Ils en souffriront toute la campagne, et la pêche elle-même s'en ressentira. Il est vraiment nécessaire de défendre les « pelletas » contre leurs entraînements. Quelques armateurs ont pris leurs précautions sur ce point et nous lisons dans une charte de Dunkerque, 1906 : « Les avances sans répétition, aussi bien que celles à valoir, sont spécialement destinées à l'équipement des marins. En conséquence, l'armateur pourra exiger, quant à l'emploi de ces avances, toutes les justifications désirables, et, pour le cas où il ne croira pas obtenir à ce sujet toute satisfaction, il se réserve expressément le droit de ne faire aucune remise d'espèces avant le dépôt, soit à bord, soit entre ses mains, des effets d'équipement nécessaires au voyage. » Aujourd'hui,

la plupart des armateurs de Dunkerque et Gravelines ne remettent la dernière partie des avances qu'une fois les effets apportés sur le navire (1).

Il est à souhaiter que cette clause se généralise. On trouvera des prétextes ou de mauvaises raisons pour s'y opposer: et, par exemple, la liberté du marin qui peut faire de son argent l'usage qu'il veut. Il n'y a pas lieu de s'y arrêter. Les avances sont données pour l'équipement et l'équipement est nécessaire au pêcheur. La contrainte ne peut être ici que bienfaisante, comme dans bien d'autres cas. La liberté ...de s'enivrer est moins précieuse que la santé et l'hygiène.

Les avances diminuées, réduites au nécessaire, plus de ces dépenses folles, plus de ces ivresses prolongées, plus de ces orgies honteuses. Les foires aux marins diminueraient sans doute; mais où serait le mal ? Est-ce que ces malheureux s'expatrient sept mois et peinent durement pour le bonheur des cafetiers ? Il leur restera toujours le moyen de se distraire honnêtement.

Les femmes ne resteraient pas sans ressources; elles en auraient même de plus régulières qu'auparavant. Elles ne seraient point exposées à la misère et au dénuement, comme plusieurs l'ont été parfois. L'usage des délégations (1) existe aujourd'hui. Il a été imposé à peu près dans toutes les régions par les armateurs, imitant leurs collègues de Fécamp qui l'avaient institué depuis longtemps déjà.

L'arrêté du 22 mars 1862 avait essayé de développer cette pratique : « A la revue de départ des navires de commerce, le commissaire de l'Inscription maritime invitera les nommes de l'équipage à faire connaître la portion des salaires qu'ils entendent déléguer. »

« Les capitaines pourront déléguer telle portion de leurs salaires qu'il leur conviendra. Les délégations des marins portées sur le rôle avec le titre d'officier ne pourront s'élever à plus de la moitié de leurs gages. Les autres hommes ne sont admis à déléguer que le tiers. »

---

(1) *Bulletin Officiel de la Marine*, 1er avril 1913, p. 347.

(2) Délégation : Pouvoir pour la femme ou les parents de toucher les sommes dues à un marin.

« Il sera toutefois facultatif de dépasser ces limites avec l'assentiment de l'armateur. »

« Mention de la quotité déléguée sera immédiatement faite sur le rôle de l'équipage à l'article de chacun des déléguants. »

L'invitation était faite d'une façon trop douce : elle ne fut pas acceptée. Les pêcheurs n'en firent rien jusqu'au jour où ils durent déléguer, malgré eux. Les armateurs l'ont exigé; ils y ont un intérêt : ils perdent moins en cas de désertion.

Aujourd'hui les chartes-parties stipulent le versement des avances en deux ou plusieurs fois. A Saint-Malo, Cancale, Granville, Fécamp, la première partie est payée au moment de la revue; la deuxième partie est remise à la femme ou aux ayants droit du marin, aussitôt après le départ du navire, et ce, sans aucun frais pour le bénéficiaire.

C'est un grand pas de fait; mais la somme versée entre les mains du pêcheur est encore trop considérable : il conviendrait de la réduire, et aussi de distribuer en deux fois l'argent réservé à la famille. Car, si les femmes ont lieu d'être satisfaites et sont du moins assurées de toucher quelque chose, peut être serait-il bon de les défendre elles-mêmes contre certains entraînements : les précautions ne seraient pas toujours inutiles. L'idéal, à notre sens, ce sont les versements mensuels prévus par la charte des chalutiers et faits aux familles elles-mêmes.

Les pêcheurs ont fait grise mine à l'innovation et ils essayent de la faire rapporter. En 1911, à Cancale, une de leurs revendications a été l'augmentation des avances et le payement immédiat : rappelons-nous que, dans la région, le second versement a lieu aussitôt après le départ. A la stupéfaction générale, le syndicat nouvellement constitué a fait sienne cette revendication. Il semblait s'être créé avec une devise et un but : « Guerre aux avances! » En 1910, M. Rivelli, rendant compte de sa mission, se félicitait d'avoir fait supprimer les avances perdues (1). Les avances à valoir n'offrent pas les mêmes inconvénients; elles en ont pourtant de bien graves. M. Rivelli s'est fait le champion de ce qu'il

(1) *Ouest-Eclair* du 20 janvier 1910.

a combattu ! Est-ce donc ainsi qu'il se propose de faire l'éducation des pêcheurs ? Mais peut-être lui aussi s'excuserait-il : « Il faut bien que je les suive puisque je suis leur chef » (1).

Et quel avantage les pêcheurs voient-ils aux fortes avances ? Est-ce que l'argent ne vaut pas autant à l'arrivée qu'au départ ? Ils estiment sans doute qu'un : « tiens bon vaut mieux que deux tu l'auras ». Ils oublient que l'armateur, obligé de prendre à la Banque les sommes à distribuer, est obligé de tenir compte des intérêts qu'il doit payer dans les arrangements qu'il fait avec ses équipages ? Ne serait-il pas préférable que l'argent versé aux banquiers rentrât dans leurs poches ?

Avantages pour le pêcheur et pour sa famille; sécurité pour l'armement : telles seraient les conséquences appréciables de la réduction des avances. Le budget du marin ne tarderait pas à se régulariser. Les amis des pêcheurs ont un rôle fort intéressant à remplir ici : organiser le crédit populaire, mettre à la disposition des familles sérieuses, au fur et à mesure de leurs besoins, les sommes nécessaires, moyennant un intérêt modéré. Cette tâche n'a rien d'impossible : elle a été accomplie dans d'autres domaines. Cela éviterait aux marins l'exploitation par les marchands « à crédit ». Il en résulterait pour eux un réel bien-être. Les services que l'on rendrait ainsi à cette classe de grands enfants que sont les marins seraient de beaucoup supérieurs à tous les discours et à toutes les manifestations. Mais il faut pour cela du dévouement et du dévouement modeste : et celui-là ne court pas les chemins !

---

(1) Parole prêtée au baron Louis, ministre des finances sous la Restauration.

II. — *LE RETOUR.*

Définition. — Fraudes et Iniquités. — Rôle des Syndicats

Le « retour » est la somme qui revient au marin après la campagne, défalcation faite, sur sa part, des avances reçues. Nous verrons bientôt comment cette part se trouve, suivant les cas, déterminée. C'est à propos du retour que se produisent, non pas les difficultés — les pelletas sont, livrés à eux-mêmes, incapables d'en faire, — mais les récriminations.

Que de fois nous en avons entendu ! L'un disait : « J'avais fait mes calculs : il me revenait au moins 150 francs. D'après l'armateur, je n'ai pas droit à un centime. Pour un peu, je devrais lui rendre. C'est par pure bonté d'âme qu'il n'a rien egigé ! » Un autre : « Je m'attendais à un retour de 450 francs. J'en ai reçu 25 ! »

Aujourd'hui les récriminations sont moins fréquentes avec les bonnes années de pêche. Au temps où elles se produisaient, étaient-elles toujours fondées ? Nous le verrons mieux plus tard, quand nous étudierons en détail les différents contrats d'engagement. Il y avait chez les marins, disons-le tout de suite, une large part d'exagération : les calculs étaient parfois assez compliqués; et certains éléments faisaient défaut aux pêcheurs pour établir des comptes exacts. D'autre part, sur chaque bateau fonctionne une sorte d'économat : autrefois on distribuait des boissons et beaucoup d'autres choses, et c'était, pour les armateurs déshonnêtes, un moyen d'exploitation. Mais on fournissait — on fournit encore sur le bateau et à Saint-Pierre — du tabac et des provisions utiles : les hommes prenaient sans compter. Cela faisait, en fin de campagne, une somme assez importante à déduire de la somme gagnée, qui en était fort ébréchée.

Mais il y a eu des fraudes réelles, et, suivant le mot d'un armateur cancalais, M. Brot, de véritables iniquités commises dans certaines maisons d'armement (1) : là, le retour était toujours moindre que dans les autres maisons, moins favo-

(1) *Ouest-Eclair* du 16 janvier 1910.

risées pourtant comme résultats. La comparaison était trop facile à faire. Un armateur nous a dit avoir fait le compte d'un pêcheur, brave père de famille : il lui était dû 800 francs, il en toucha 80. Répondant à une interpellation de M. Guernier, à propos d'une lettre à lui adressée par le président du Comité central des armateurs de France, M. Chéron, sous-secrétaire d'Etat à la Marine, déclarait : « Un jour je ferai l'histoire de ces malheureux Terreneuvas. J'ai là le compte d'un pauvre mousse, auquel l'armateur avait avancé, avant l'embarquement, de quoi s'acheter un modeste équipement neuf. Voulez-vous savoir sa part après la campagne ? Il redoit 39 fr. 85 à l'armateur » (2).

C'est à propos du « retour » que se conçoit l'utilité du syndicat. Une organisation forte et hardie, mais calme, peut seule imposer des comptes justes. Seule, si elle comprend des hommes compétents, elle peut se reconnaître dans les broussailles de chiffres enchevêtrés à souhait par quelques armateurs plus habiles que probes. C'est une besogne de patience, d'épluchage, plus ingrate que les palabres ! Mais aussi combien plus utile ! Nous n'avons point vu jusqu'ici se livrer à ce travail les syndicats existants.

(1) *Journal Officiel* du 24 février 1911.

CHAPITRE III

Les Salaires des Pêcheurs

Arrangements pécuniaires entre Armateurs et Marins

I. — *QUESTIONS PRÉLIMINAIRES.*

Divers Systèmes. — Salaires de Maladie. — Heures Supplémentaires En cas de Sinistre

La rémunération des pêcheurs de morue a donné lieu à diverses combinaisons, dont les dénominations paraissent au profane assez bizarres, et, au premier abord, comme eût dit Rostand, insignificatives. Il y a eu les engagements : à la tonne et à la morue, au last, au last et à la morue, au mille, les trois premiers en usage dans le Nord, à Paimpol et à Binic, le dernier pratiqué à Saint-Malo.

Il reste aujourd'hui les engagements : à la morue, — au tiers net, — aux 26 % ou au quart net; — au cinquième. La morue et le tiers franc sont réservés aux équipages des voiliers d'Islande; les 26 % ou le quart net s'appliquent aux marins des voiliers de Terre-Neuve, le cinquième à ceux des chalutiers de Terre-Neuve et d'Islande. Nous les étudierons successivement; en raison de l'importance qu'il a eue dans le passé, nous exposerons aussi le système du mille, complètement abandonné.

Il est nécessaire, auparavant, de dire un mot de diverses clauses pécuniaires communes à tous les arrangements, et de répondre à des questions qui intéressent également tous les pêcheurs.

Les salaires de maladie dus par l'armateur, en application de l'article 262 du Code de Commerce, sont du taux des salaires du commerce. Toutefois la charte des voiliers d'Islande dit que, pendant le séjour à bord du malade, ses salaires seront décomptés sur la base de la pêche moyenne (1). Les marins égarés sur les Bancs, s'ils sont rapatriés en France, ont droit, jusqu'à leur retour dans un port de la métropole, aux salaires de maladie. Ces salaires sont prélevés sur le total de la pêche (2).

Il est un article, reproduit par les trois chartes-parties, dont nous avouons ne pas saisir la portée, et qui aura besoin d'être précisé, si l'on ne veut pas qu'il devienne un prétexte à chicane : « Dans le cas où il y aurait lieu à allocation pour *heures supplémentaires*, le taux en sera celui adopté pour les navires de commerce. Les sommes payées à titre d'heures supplémentaires pour des travaux effectués dans l'intérêt de l'expédition seront déduites du produit brut de la pêche » (3). Quand y aura-t-il lieu de payer des heures supplémentaires ? Avant le départ, et à la fin de la campagne, cela peut se concevoir.

Mais ne s'avisera-t-on pas de demander à ce titre le payement de toutes les heures qui se feront, sur les lieux de pêche, au-delà des huit heures légales ? Nous savons que la question a été posée en haut lieu, et qu'on a répondu par la négative; il n'est pas douteux, d'autre part, que cette application n'a jamais été envisagée par les rédacteurs des contrats de pêche. Cela supposerait une telle comptabilité et un tel bouleversement de la situation actuelle, qu'on ne peut sérieusement s'arrêter à cette idée. Il suffit toutefois que

---

(1) Art. 18 Charte des chalutiers ; art. 16 Charte voiliers de Terre-Neuve ; art. 14 Charte voiliers d'Islande.

(2) Art. 14 Charte voiliers de Terre-Neuve.

(3) Art. 11 Charte chalutiers ; 12 Charte voiliers Terre-Neuve ; 8 Charte voiliers Islande.

des réclamations puissent se produire en ce sens, — et elles se sont déjà fait jour — pour qu'on ait le droit de demander sur ce point une précision véritablement utile..

Une question se pose encore, la même pour tous les cas : « Quand se produit un sinistre, quelle garantie ont les hommes du payement de leurs salaires ? »

Autrefois, si les hommes ne ramenaient pas au port leur bateau, ils n'avaient aucun droit sur la prime d'assurance. Ils conservaient les avances touchées, même si elle étaient à valoir : nous savons que, sauf des cas parfaitement déterminés, les avances ne sont jamais réclamées.

Aujourd'hui, avant le départ, l'armateur assure séparément la coque ou le corps du bateau. Il assure aussi l'armement du navire : mettons pour 250.000 francs. Dans les premières semaines de pêche, la morue prise remplacera comme valeur l'armement consommé. Et, pendant quelque temps, les provisions et le poisson vaudront toujours 250.000 francs. Mais bientôt, la morue s'entassant dans la cale, le chargement vaudra 300.000 ou 350.000. Il y aura des *excédents* de pêche. Dès que l'armateur sera informé de l'existence des excédents, il assurera cette nouvelle valeur. Les chalutiers, munis de T. S. F., informent régulièrement les propriétaires du nombre de quintaux existant à bord. Le navire-hôpital et le croiseur stationnaire rendent le même service aux propriétaires des voiliers.

Les chartes-parties prévoient les naufrages. Celle des chalutiers dit que, en cas de sinistre, la somme assurée sur le produit de pêche sera répartie comme à la fin de la campagne, déduction faite de la prime d'assurance (1).

Les deux chartes parties des voiliers décident : « Toutes assurances sur armement, avances et excédents de pêche, si possible, devront être faites par l'armateur, et la totalité des primes sera déduite du produit de la vente nette. »

« En cas de sinistre, la somme assurée sur corps reste la propriété exclusive de l'armateur; celles couvrant l'armement, les avances et les excédents de pêche sont réparties comme suit : 1° si le navire fait naufrage avant d'avoir pêché, l'indemnité d'assurance est intégralement acquise à

(1) Art. 20 Charte chalutiers.

l'armateur; — 2° si l'événement se produit quand des excé-de pêche auront été couverts, le règlement aura lieu comme si le navire était arrivé à bon port » (1).

La charte des voiliers d'Islande ajoute : « En cas d'engagement *à la morue*, l'armateur assurera les excédents de pêche, dès que les nouvelles reçues lui en donneront les moyens, et quand la valeur des produits aura atteint le montant des avances » (2).

Ces clauses, qui font participer les marins aux charges de l'assurance, et leur donnent des droits au partage de la prime, ont d'abord été mal comprises et parfois combattues. Nous trouverons même à ce sujet une protestation ministérielle. Elles sont pourtant l'expression de la justice : introduites par des armateurs amis des pêcheurs — il y en a, — elles se sont étendues et aujourd'hui sont devenues générales.

Les effets des marins sont assurés par l'armateur au prix unitaire de 1.000 francs par homme et aux frais de l'équipage, sauf refus de l'intéressé constaté par l'administrateur de l'Inscription maritime au moment de la revue d'armement.

(1) Art. 18 Charte voiliers Terre-Neuve et 16 voiliers Islande.

(2) Art. 16 Charte voiliers Islande.

II. — *L'ENGAGEMENT A LA MORUE.*

Où est usité cet engagement. — En quoi il consiste. — Appréciation

L'engagement à la morue a pris naissance à Binic; de là il s'est étendu à Dunkerque et Gravelines, pour y compléter d'autres systèmes, puis pour les remplacer.

Il consiste à donner aux hommes tant par morue pêchée par eux. Depuis la guerre le taux a sensiblement augmenté. En 1913, les pêcheurs recevaient 0 fr. 20 ou 0 fr. 30 par queue — expression consacrée; — en 1921, ils reçoivent 1 fr. 25 pour chaque morue, et 0 fr. 50 pour chaque faux-poisson délivré entier.

Les langues, huiles et rogues, logées dans des barils, leur sont payées à raison de 2 francs les 100 kilos.

Les comptes sont d'une extrême facilité : tout pêcheur a près de lui, pendant qu'il pêche, une manne dans laquelle il jette les têtes des poissons qu'il ramène. Le soir, on compte les têtes et on inscrit le nombre sur le livret du marin. A la fin de la campagne, grâce à une addition et à une multiplication, l'homme sait le résultat pécuniaire de la pêche. La charte-partie a prévu le cas où serait égaré le livret : le nombre de morues pêchées est établi conformément aux déclarations concordantes du capitaine et de l'intéressé. On ne dit pas comment serait réglée la difficulté, au cas ou les déclarations de l'intéressé seraient contredites par le capitaine.

Le second et les lieutenants, qui pêchent, ont, comme les autres hommes, 1 fr. 25 par morue et 0 fr. 50 par faux-poisson, et aussi 2 francs par 100 kilos de langues, huiles et rogues; mais ils reçoivent en outre une mensualité fixée chaque année.

La même mensualité est accordée au saleur, qui jamais ne pêche, et à qui l'on attribue le nombre de queues correspondant à la moyenne des dix premiers pêcheurs du bord.

Les salaires du cuisinier sont au compte de l'armateur.

Les hommes ont droit aux joues et neaux qu'ils auront coupés en dehors des heures de pêche. Le capitaine a deux parts; le second deux parts; chaque marin une part; chaque mousse et novice une demi-part. Mais les tonnes vides du

bord employées par les hommes de l'équipage pour leur usage personnel leur sont comptées à raison de 20 francs la tonne.

Les discussions, dans ce genre de contrat, viennent surtout, uniquement même, des réductions opérées sur les morues rousses, noires ou d'odeur, qui sont payées aux hommes 50 % moins cher que les morues normales. A tort ou à raison, les pêcheurs prétendent que les armateurs font des réductions arbitraires : autrefois les armateurs se prononçaient seuls et en dernier ressort sur la qualité du poisson. Le syndicat avait imposé un contrôle. La charte maintient et organise ce contrôle. Lorsque, au cours du repaquage (1), il est trouvé des morues rousses, noires ou d'odeur, l'armateur prévient immédiatement le capitaine qui doit venir accompagné de deux hommes de l'équipage. En cas de désaccord, on s'en rapporte à un courtier-juré dont les honoraires sont payés par la partie perdante.

En dehors de là, si l'on est d'accord sur le nombre de morues pêchées par chaque homme, ce contrat ne peut donner lieu à aucune contestation sérieuse. Il est simple et clair. Deux opérations élémentaires d'arithmétique : et le pêcheur est fixé sur le gain de la campagne.

Le prix du poisson n'entre pas ici en ligne de compte : ce n'est pas un véritable engagement au profit. Mais la rémunération des pêcheurs est exactement proportionnelle au travail fourni. D'une année à l'autre les salaires sont à peu près les mêmes : seul peut varier le nombre de pièces prises par chacun. Il faut de très bonnes pêches ou de très mauvaises pour que la différence devienne sensible. Cette régularité est une qualité du système. Nous préférons toutefois la participation de l'équipage aux risques et aux avantages de l'entreprise. Et nous croyons que l'engagement à la morue ne tardera pas à disparaître : il s'est déjà tant de fois transformé !

(1) Repaquage : opération qui consiste à sortir les morues des tonnes et à les saler à nouveau.

III. — *LE TIERS, LE CINQUIÈME, LE QUART... NETS :* *LEURS CARACTÈRES COMMUNS ET LEURS DIFFÉRENCES*

Exposé. — Les Fraudes et le Maquis. — Appréciation

Le tiers, le cinquième, le quart, — nous les prenons dans l'ordre chronologique — sont des combinaisons différentes du même système fondamental : l'attribution à l'équipage d'une part déterminée dans un revenu indéterminé. Longtemps le tiers et le cinquième se sont partagé les faveurs du vieil armement : le tiers subsiste encore; le cinquième, qui a été pratiqué à Fécamp jusqu'en 1920, a complètement disparu. Le quart a recueilli la succession : complète du cinquième, partielle du tiers.

Notons tout de suite, puisque nous parlons d'un cinquième disparu, qu'il ne s'agit pas ici du cinquième, que nous exposons quelques pages plus loin, dont le mécanisme est différent, et qui régira désormais les relations économiques des armateurs et pêcheurs chalutiers.

Le tiers, le cinquième et le quart consistent donc à donner aux hommes d'un navire le tiers, le cinquième ou le quart du produit de la campagne, et à réserver à l'armateur les deux tiers, les quatre cinquièmes ou les trois quarts de ce produit.

Le partage ne se fait qu'après déduction de certaines dépenses spécifiées dans chaque contrat : c'est pourquoi l'on parle de tiers, de cinquième, de quart nets ou francs.

Il semble, au premier abord, que l'engagement au tiers favorise les marins beaucoup plus que les engagements au quart et au cinquième — nous parlons toujours ici du cinquième *ancien* : — ce n'est qu'une apparence ! Dans le cinquième et le quart, l'armateur garde, pour lui seul, des charges qu'il partage, au tiers, avec ses équipages. Au cinquième, les avances étaient des avances *perdues*, acquises aux marins, en tout état de cause; dans les autres systèmes, ce sont des avances remboursables en principe, quoique, en fait, elles ne soient jamais remboursées. Au cinquième, l'armateur garantissait ses équipages contre le risque de mauvaise pêche; tandis qu'au tiers l'équipage partage toutes les chances bonnes ou mauvaises. Avec le tiers il y a des sautes sensibles dans les salaires; avec le cinquième, les

salaires s'égalisaient. Le tiers est une association parfaite, si l'on veut, à condition qu'on l'entende bien, entre l'armateur et les pêcheurs; le cinquième était une association limitée. Pour les hommes, le tiers est supérieur au cinquième, dans les bonnes années, inférieur dans les années mauvaises, égal dans les années moyennes. « Je n'ai jamais voulu, nous écrivait un armateur malouin, pratiquer le tiers qui, dans certaines années, donne de gros produits aux marins, et les débarque sans le sou dans les mauvaises. » Le quart net, qui semble à tort une moyenne entre les deux se rapproche beaucoup plus du tiers, avec des inconvénients et des calculs compliqués en moins.

De ces systèmes, à vrai dire — est-il même besoin de faire cette remarque ? — aucun ne réalise la perfection : ils ont, respectivement, des avantages et des inconvénients.

Ils ont des avantages, ou mieux un avantage commun : c'est d'associer l'intérêt des armateurs et des pêcheurs, plus ou moins étroitement, nous le savons. Il est un point sur lequel l'association était autrefois plus parfaite : la conservation du matériel d'armement. Il eût fallu pouvoir la conserver; et l'on a dû y renoncer.

Précisément parce que ce qui faisait l'avantage créait aussi l'inconvénient. Les trois systèmes, tiers, cinquième et quart, prévoient certaines dépenses, qui doivent d'abord être déduites du produit brut de la pêche. Mais autrefois, au tiers et au cinquième, ces dépenses n'étaient pas nettement déterminées. Elles variaient d'une région à l'autre, voire d'une maison à l'autre. Dans les chartes-parties, l'énumération était ici plus copieuse, là moins abondante. En 1905, la charte au cinquième du syndicat des Armateurs de Saint-Malo comptait, comme frais généraux : les frais de pêche et d'achat de la boëtte; les pertes de chaînes, câbles et ancres constatées par rapport du capitaine; les frais de reconstitution et d'augmentation de l'équipage; l'escompte à 4 % et la commission de vente à l'armateur 2 %. A la même époque, en 1906, une charte de Granville portait : « Feront partie des frais généraux et seront prélevés sur les cinq cinquièmes : les commissions de vente d'usage, 5 % à l'armateur, 3 % au capitaine, 2 % au consignataire, les frais de vente, de rentrée de fonds, de négociation, d'intérêts de fonds sur l'argent

déboursé, les frais de pilotage, de courtage, de tonnage et de sauvetage, toutes les avaries, pertes et usures concernant l'armement, telles que embarcations, câbles, chaînes, ancres, lignes, filets, etc..., les frais d'achat ou de pêche de la boëtte et, en général, tous les frais faits à l'occasion de cette pêche. »

Il y a plus : avec les mêmes frais généraux, parfaitement déterminés, deux armateurs arrivaient à des comptes fort différents. L'un d'eux majorait le prix des lignes, d'une ancre perdue, quand l'autre, rigoureusement honnête, portait le prix exact. Il pouvait donc y avoir, et il y avait, de fait, un écart énorme entre les frais généraux de deux bateaux portant le même nombre d'hommes, ayant sensiblement la même pêche, et dont les pertes étaient à peu près égales. En 190.... deux trois-mâts de Saint-Malo, qui avaient à bord une trentaine de marins, rapportaient chacun environ 1.950 quintaux. Sur le premier, les frais généraux s'élevaient à 4.528 fr. 62 ; sur le second, ils s'élevaient à 17.721 fr. 40. Soit une différence de dépenses de 13.192 fr. 78 entre les deux navires. Le cinquième de l'équipage supportait ici une déduction de 3.544 fr. 28, et là de 905 fr. 72 ; les hommes perdaient 2.638 fr. 56 de plus sur l'un que sur l'autre.

Un autre trois-mâts, de tonnage légèrement plus fort, qui avait une pêche de 2.300 quintaux, arrivait à un total de frais généraux de 23.496 fr. 24, dont un cinquième, soit 4.699 fr. 25, incombant à l'équipage. Or, le cinquième des recettes, que devaient se partager les hommes, était de 8.334 fr. 50. Suivant la charte, il fallait défalquer de cette somme les gratifications accordées à certains pêcheurs : le montant en était de 10.373 francs. Il y avait déficit et chacun des marins avait un lot... négatif de 52 francs (1).

Les armateurs fécampois avaient fixé à forfait le chiffre des dépenses : elles étaient, en 1914, de 1.000 francs par lot. Il pouvait y avoir 30, 35 ou même 40 lots par bateau : les dépenses étaient donc de 30, 35 ou 40.000 francs. Malgré l'éloge que M. Baudin, ministre de la Marine, a fait du système, malgré la hausse assez sensible qui avait

(1) I. Tual, *L'Engagement des marins pour la grande pêche*, p. 111 et 112.

atteint, même avant la guerre, les objets d'armement, nous estimons qu'il y a là une exagération certaine des dépenses ; et quand, à Saint-Malo, on trouve fort excessive une dépense de 23.496 francs, nous ne pouvons voir comment, quelques années après, on peut légitimer une dépense de 35.000 ou même de 40.000 francs, et la considérer comme normale.

Les mêmes écarts se retrouvaient avec le tiers. Les frais généraux, ou dépenses communes, offraient aux armateurs chez qui l'amour du gain l'emportait sur la délicatesse, un merveilleux maquis dans lequel ils entraînaient, et, finalement, roulaient leurs hommes. Grâce à des moyens savamment combinés, ils exploitaient les pauvres pêcheurs, qui, vraiment, n'y pouvaient rien comprendre. On avait fait à ces simples de belles promesses ; on leur avait donné de magnifiques conditions d'engagement. Ils avaient fait une bonne pêche ; ils avaient de beaux espoirs. Et tout cela fondait comme neige au soleil. Ils réclamaient ; l'armateur leur fournissait des chiffres, bien alignés, devant lesquels ces malheureux, isolés, n'avaient qu'à s'incliner. « C'est pour empêcher les abus possibles, et qui se sont parfois produits dans certaines maisons d'armement... » Ainsi nous écrivait un armateur malouin, et il ajoutait : « On supprimait ainsi la possibilité pour un armateur indélicat d'exagérer la valeur des pertes subies par le navire. » Et, plusieurs autres, que nous avons consultés, nous ont répété cela en le qualifiant : c'étaient des vols doublés d'abus de confiance.

Au « quart net », qui, pour les voiliers de Terre-Neuve, remplace le tiers et le cinquième, l'armateur répond seul de la perte des ancres et des chaînes et autres objets d'armement : nous l'avons déploré, mais nous constatons que les fraudes, les iniquités ont imposé ce système imparfait. Les dépenses sont spécifiées exactement, limitativement énumérées. Il reste toujours la possibilité, pour les armateurs dénués de scrupules, d'enfler les dépenses réellement faites. Aucun système ne s'applique mécaniquement : le contrôle doit rester sévère, et il faut aux pêcheurs, comme toujours, de la vigilance et la méfiance même n'est point interdite !

IV. — *LE TIERS NET*

Où ce contrat est usité. — Exposé du système. — Un compte de pêche Appréciation

Assez répandu jadis à Saint-Malo, le « tiers » y est aujourd'hui complètement abandonné. Il constitue la forme d'engagement de tous les pêcheurs islandais qui appartiennent à la région bretonne, et plus spécialement au pays de Paimpol, où il s'est introduit en 1887, pour y remplacer l'engagement au last.

Dans la charte au « tiers », ou mieux « au tiers net », l'armateur, après défalcation des frais, laisse aux hommes le tiers du produit de la pêche. En d'autres termes, l'équipage reçoit : le tiers du produit brut de la vente, moins le tiers de certaines dépenses spécifiées au contrat. Les dépenses comprennent : « les escomptes, commissions, frais de courtage, pilotage, remorquage ; frais de débarquement et de logement des huiles et rogues; frais d'achat de sel ; frais du chasseur sans exception, assurances comprises ; frais de voyage du navire pour la livraison des produits de pêche ; primes d'assurances. » Ainsi sont-elles énumérées à l'article 12 de la charte-partie.

Dans tout règlement de comptes de pêche, il y a deux opérations successives : le partage entre l'armateur et l'équipage, puis la répartition entre les hommes.

Pour savoir ce qui revient à l'armateur d'un côté et aux pêcheurs de l'autre, il faut : 1° établir le chiffre des recettes ; 2° déterminer le montant des dépenses ; 3° soustraire les dépenses des recettes et diviser le reste par trois. Rien n'est plus simple.

Voici un navire qui rapporte 130.075 kilos de morues, rogues et huiles. Le tout s'est vendu, en moyenne, 150 francs le quintal — 55 kilos (1). Le chargement vaut donc 354.750 fr.

Après déduction de l'escompte à 4 %, puis sur la somme escomptée de la commission à 2 %, il reste 333.748 fr. 30, dont il faut déduire 43.000 francs de frais.

---

(1) Sur les 55 kilos, 5 représentent le poids du sel.

Il reste 333.748 fr. 30 — 43.000 = 290.748 fr. 30, dont le tiers est de 96.916 fr. 10.

L'armateur gardera les deux tiers du produit net, soit 193.832 fr. 20, qu'il n'empochera pas intégralement, loin s'en faut.

L'équipage a droit à 96.916 fr. 10, qu'il s'agit maintenant de répartir entre les membres. Ici les calculs semblent se compliquer.

Les hommes se divisent en trois groupes :

1° Ceux qui pêchent et peuvent être réglés d'après le nombre de morues qu'ils ont pris : ce sont les engagés à la morue ;

2° Ceux qui, ordinairement, ne pêchent pas : le patron, le saleur et le mousse. Il est impossible de leur appliquer le même mode de computation. Ce sont les engagés à la part ;

3° Quelques-uns pêchent, mais, de par leur situation à bord, ont droit à un supplément de rémunération : ce sont les officiers, les lieutenants. Pour eux, on comptera les morues prises : mais en plus on leur accordera une part ou une fraction de part. Ils sont engagés à la part et à la morue.

Les hommes qui pêchent viennent d'abord à la répartition comme s'ils avaient un droit égal : on attribue à chacun d'eux une part fictive, qui, en réalité, sera augmentée ou diminuée, selon les résultats du travail individuel.

Il y a donc, d'abord, autant de parts que de pêcheurs. Puis le capitaine a : 3 parts 40 centièmes ; — le second : 30 centièmes de part ; les deux lieutenants, chacun 10 centièmes de part ; le saleur : 1 part 10 centièmes ; — le mousse : 20 centièmes de part. Ce qui fait, en tout, 2 parts 20 centièmes de plus que le nombre d'hommes. Supposons un équipage de 23 marins : nous aurons 25 parts 20 centièmes.

Pour connaître la valeur d'une part, on divisera 96.916 fr. 10 par 25,20 : la part est de 3.845 fr., à quelques centimes près.

Il est facile, par une multiplication, d'obtenir le gain du capitaine et des marins engagés à la part. Inutile de faire ici ces calculs fastidieux. Notons seulement que les

5 parts 20 du capitaine, du second, des lieutenants, du saleur et du mousse s'élèvent ensemble à 19.994 fr., qui soustraits de 96.916 fr. 10, laissent 76.922 fr. 10.

Ces 76.922 fr. 10 appartiennent aux engagés à la morue. Pour donner à chacun son dû, on divise cette somme par le nombre de morues pris sur le bateau : 60.000 en l'espèce :

$$\frac{76.922\ 10}{60.000} = 1 \text{ fr. } 28$$

En multipliant par 1,28 le nombre de poissons pêché par chacun des hommes, on a les comptes individuels de cette portion de l'équipage. Le pêcheur qui compte 3.000 morues touchera :

$$1.28 \times 3.000 = 3.840 \text{ fr.}$$

En résumé, pour répartir le tiers entre les hommes, on additionne le nombre des parts de l'équipage, fictives ou réelles; — on donne les parts réelles aux engagés à la part ; — on divise le reste par le nombre total de morues ; — puis on fait le compte des engagés à la morue en multipliant le nombre de poissons par le taux de chaque pièce.

Tout cela se fait mathématiquement. Ce n'est point fini pourtant. Les armateurs, nous l'avons dit, ne gardent pas l'intégralité de leurs deux tiers : le capitaine ou patron de pêche en enlève un morceau appréciable, et les hommes, avant le départ, y ont puisé leurs deniers à Dieu.

Les armateurs paimpolais, qui déjà avaient fondé une caisse d'assurance mutuelle pour leurs bateaux, eurent, en 1905, un bel élan de solidarité et, le 21 août de cette année, s'assemblèrent pour dresser un contrat commun à tous leurs équipages. A cette époque, les conditions variaient d'un armateur à l'autre, voire d'un navire à l'autre. Il en résultait des jalousies entre les hommes, des rivalités et des surenchères coûteuses entre les maisons d'armement. Il fallait mettre ordre à cela. Les armateurs tinrent donc séance et décidèrent de supprimer le denier à Dieu, et de le remplacer par une prime proportionnellle au nombre de morues. Ils établirent un barème, un peu compliqué, mais fort intéressant, qui est resté depuis lors dans le

carton des délibérations. La solidarité dura le temps de la séance. Les armateurs, cédant aux instances des hommes, qui préféraient la somme immédiatement touchée aux plus belles promesses, recommencèrent à lutter à coups de denier à Dieu.

Les armateurs donnent parfois, en fin de campagne, des gratifications aux meilleurs pêcheurs : cette générosité a pour but de rattacher les nommes à leur bateau et de les retenir pour la campagne suivante. Mais c'est encore autant de pris sur les bénéfices de l'armement.

⁂

Tel est, en détail, le système dit « tiers net de Paimpol ».

Il n'a pas donné lieu à de sérieuses critiques ; et l'on s'accorde à reconnaître la parfaite loyauté des armateurs dans l'exécution des contrats et les règlements de comptes. Une circulaire de M. Baudin, ministre de la Marine, du 6 mars 1913, trouve excessif pourtant que figurent, dans les dépenses communes, « tous les frais du chasseur sans exception, assurance comprise ». Elle estime que le chasseur, et surtout son assurance, devrait rester une charge de l'armateur au même titre que l'armement et l'assurance du navire-pêcheur lui-même. C'est à tort, croyons-nous : les marins retirent du chasseur les mêmes avantages que l'armateur. La morue, comme primeur, se vend plus cher. Fraîche, elle pèse davantage. Et de plus, le sel apporté par le chasseur permet de faire une pêche plus abondante.

Le même document ministériel relève et blâme l'insertion dans une charte d'une clause manuscrite mettant à la charge de l'équipage l'assurance des salaires de première pêche (excédents), ainsi que les salaires de seconde pêche. « Il s'agit là, dit M. Baudin, d'une dépense se rattachant à l'armement du navire, et qui devrait, à ce titre, incomber à l'armateur seul ; tout au plus pourrait-elle être comprise dans les frais généraux communs, à déduire de la vente des produits. » C'est là une preuve nouvelle de l'incompréhension d'un ministre aux choses de son ministère. Cette clause, insérée dans ses contrats par un armateur fort consciencieux et très dévoué à ses équipages, le fut dans

l'intérêt de ceux-ci ; et les pêcheurs exigèrent, les années suivantes, des autres armateurs, l'insertion de la même clause dans les chartes-parties. Aussi bien la dépense est comprise, comme le demande M. Baudin, dans les frais généraux communs.

Pour comprendre cette clause, supposons qu'un navire se perde en seconde pêche : l'armateur a seul assuré les excédents. Il ne doit aucuns salaires à l'équipage qui n'a pas ramené le navire au port. Les hommes n'ont droit qu'à leur part dans la valeur des produits de pêche rapportés par le chasseur, s'il y en a eu un. Et l'armateur empoche intégralement les excédents qu'il a prudemment assurés. C'est cette injustice qu'a voulu empêcher l'armateur dont nous avons mentionné l'initiative. La clause s'est généralisée aujourd'hui, et la charte stipule que, si le navire fait naufrage quand des excédents de pêche auront été couverts, le règlement aura lieu comme si le navire était arrivé à bon port (1). Les pêcheurs y ont donc avantage ; et l'Etat y gagne les secours qu'il distribuait jadis aux naufragés.

Le tiers a subi des modifications : il n'est plus aujourd'hui tel que primitivement il fut conçu. D'abord l'armateur assumait seul la charge de l'armement du navire ; le tiers des hommes acquittait les salaires ; entraient dans les dépenses communes tous les frais occasionnés par la vente et la livraison de la morue. Aujourd'hui le principe a fait place à des combinaisons de circonstance : l'armateur paye, sur sa part, une portion des salaires, et les dépenses communes comprennent des frais d'armement proprement dit. En réalité, la part des hommes s'est trouvée réduite : la hausse qui atteint tous les produits a obligé les armateurs, disent-ils, à faire partager à leurs hommes des dépenses qu'ils s'étaient réservées. Nous croyons que la mesure peut se justifier, malgré la hausse qui a atteint la morue elle-même, et qui a sensiblement augmenté les bénéfices de l'armement. Il faut retenir que les principes doivent s'adapter aux circonstances, et que peut-être un jour on enlèvera des dépenses communes des frais qui,

(1) Art. 16.

aujourd'hui, y figurent, le sel, par exemple, comme on pourra y remettre des charges qui n'y sont pas comprises : sans que pour cela le tiers soit modifié d'une façon essentielle.

L'important, le point sur lequel doivent veiller les hommes, c'est que des armateurs dénués de scrupules n'enflent pas les dépenses faites, ou ne fassent pas supporter à la pêche des dépenses inexistantes. Il ne semble pas que cela soit très facile ici, puisque les frais communs sont énumérés d'une façon précise. Mais on passe si facilement à travers les mailles d'une loi ou d'un contrat.

Le tiers associe étroitement l'intérêt des hommes et de l'armateur : à ce point de vue il est excellent. Les pêcheurs bénéficient à la fois du succès de la campagne et de la hausse des prix ; mais, dans les mauvaises années, ils pâtissent de la baisse ou du manque de poisson. Les salaires sont très irréguliers. C'est ce qui autrefois avait fait abandonner le « tiers » pour le « cinquième ».

V. — *LES 26 % OU LE QUART NET*

Origine du système ; Rayon d'application. — Mécanisme. Un compte de pêche. — Appréciation

Le 10 octobre 1911, cinquante-cinq armateurs de Cancale, Granville, Paimpol, Saint-Malo et Saint-Servan, réunis à la Bourse du Commerce de Saint-Malo, à l'unanimité décidaient d'abandonner le système compliqué du « mille » et adoptaient un nouvel arrangement pécuniaire, qui, complété le 27 novembre de la même année, prit le nom de « quart net » ou des 25 %.

Aujourd'hui, à la suite des conférences entre armateurs et inscrits qui ont eu lieu, en 1920, au ministère de la Marine, les 25 % ont été porté à 26 et le nom de quart net n'est donc plus tout à fait exact. Les armateurs de Fécamp accordent même à leurs hommes 27 % : nous verrons si c'est affaire de pure générosité.

L'arrangement s'est étendu au-delà de la région malouine et régit les relations de tous les armateurs et marins des voiliers de la pêche à Terre-Neuve.

L'article 15 de la nouvelle charte-partie est ainsi conçu :

« Les salaires de retour sont établis comme suit : — Il sera fait une totalisation de tous les produits, comprenant vente (nette d'escompte et de commission) des morues, huiles et rogues, frets de passagers et de marchandises, fret du sel ; pénalités prévues par l'article 9.

« Il sera déduit de ce total : les primes d'assurance prévues à l'article 18 ; l'allocation accordée pour l'huile et le prix des fûts ; les frais de conduite et de salaires au mois de fin de campagne, s'il y a lieu ; les frais de déchargement ou de pesage de la cargaison, si le déchargement se fait au port d'armement, ou n'est pas effectué par l'équipage dans tout autre port ».

« Le reste constituera le produit net de la pêche qui, divisé par le nombre de morues pêchées (suivant les carnets de doris des marins, dont la tenue est obligatoire, et, en cas de perte des carnets, suivant les déclarations concordantes du capitaine et des dorissiers intéressés), donnera le prix de revient d'une morue sous les déductions prévues à l'article 13 ».

« Il sera attribué à l'équipage de chaque doris 26 % de la valeur de vente nette des morues pêchées par lui. Le produit de ces 26 % sera partagé entre le patron et l'avant dans la proportion des 5/9 au patron et des 4/9 à l'avant, ou partagé entre eux également, s'il y a convention dans ce but entre les dorissiers ».

« Les gages des marins n'embarquant pas ou n'embarquant qu'accidentellement dans les doris sont payés en plus par l'armateur et sont fixés comme suit : Capitaine : conditions portées au rôle. Second : 20 % sur la moyenne des ventes des doris pour les navires de plus de trente hommes, 22 % sur la moyenne des ventes des doris pour les navires de trente hommes et au-dessous. Saleur : 18 % ; novices : 6 % ; mousses : 5 % ; lieutenant : 2 % ; maître : 1 % sur la même moyenne. Le cuisinier sera payé sur la moyenne des avants de doris ».

Le mécanisme est assez simple : dans l'équipage deux catégories, ceux qui pêchent, ceux qui ne pêchent pas. Ceux qui pêchent ont droit à 26 % sur la vente nette des produits de la campagne; ceux qui ne pêchent pas sont payés par l'armateur sur les 74 % qui lui sont attribués.

En ce qui concerne les pêcheurs proprement dits, les salaires sont versés, non pas à chaque homme, mais au doris, qui devient l'unité de payement. On sait que, sur les Bancs, deux marins montent toujours la même embarcation, travaillent constamment ensemble, prennent ensemble le poisson, sans qu'on puisse dire la part qui revient à chacun. Ils sont donc payés ici comme s'ils n'étaient qu'un seul individu, sauf à se répartir ensuite la somme reçue, suivant leurs conventions. Ce n'est qu'en l'absence de ces conventions qu'intervient la charte-partie pour donner les 5/9 au patron, et les 4/9 à l'avant de doris.

A la fin de la campagne, on additionne donc toutes les recettes; on en déduit toutes les dépenses. Et l'on donne aux dorissiers 26 % sur le reste. L'opération est facile. Un bateau a rapporté 4.200 quintaux, qui, à 140 francs donnent 588.000 francs. Il faut d'abord en retirer 4 % d'escompte : 23.520 francs. Il reste 564.480, dont on enlève ensuite 2 % de commission de vente : 564.480 — 11.289 fr. 60 = 553.190 fr. 40.

Ajoutons à cette somme les recettes supplémentaires, produites par la vente des huiles et des rogues, 2.000 fr., et par le fret du sel, 200 tonnes à 30 fr., 6.000 fr. Il y a cent francs de pénalités; cela fait 8.100. Nous obtenons :

553.190 fr. 40 + 8.100 fr. = 561.290 fr. 40

dont il faut retrancher les dépenses :

Les primes d'assurance.....	30.000
Allocations pour huile et prix des fûts.....	300
Frais de déchargement et de pesage.....	1.800
Au total.....	32.100

Il restera : 561.290 fr. 40 — 32.100 = 529.190 fr. 40

L'ensemble des dorissiers a droit à 26 %, c'est-à-dire, dans le cas actuel à 5.291 fr. 90 × 26 = 137.589 fr. 40.

Pour connaître la somme qui revient à chaque doris, on commence par chercher la valeur d'une morue. Le navire ayant rapporté 192.000 morues, la valeur de chacune est

$$\frac{\text{de } 137.589 \text{ fr. } 40}{192.000} = 0 \text{ fr. } 716.$$

Deux dorissiers ont, par exemple, 21.617 morues. Sur ce nombre il y a une réduction à opérer en vertu de l'article 13 de la charte qui dit : « Si les doris sont spécialement affectés à la pêche des diverses boëttes, leurs hommes seront réglés sur la moyenne de tous les doris, et... la quantité de morue qui leur sera attribuée sera défalquée, par parts égales, de tous les doris. — Si les dorissiers sont retenus à bord pour y travailler dans l'intérêt commun, les mille de morues qui pourraient leur être attribués afin de les dédommager seraient pris sur les produits des doris. » Les deux hommes subissent, ici, une réduction de 2.133 morues, ce qui leur laisse 19.484 poissons payables, qui, à 0 fr. 716, leur rapportent 13.950 francs 54.

Le 1/9 étant de 1.550 fr. 06, le patron de doris recevra la somme de 7.750 fr. 30, et l'avant la somme de 6.200 fr. 24

A certains pêcheurs, tels le lieutenant et le maître d'équipage, leur situation donne droit à un supplément. Ce supplément et la solde des autres marins sont calculés d'après une moyenne facile à établir : la moyenne des ventes nettes des doris. Nous avons supposé ici dix doris : la moyenne est donc de 529.190 fr. 40

$$\frac{\text{529.190 fr. 40}}{10} = 52.919 \text{ fr. } 04$$

Faisons le compte du saleur qui a 18 %, et nous trouverons : 529 fr. 19 × 18 = 9.525 fr. 42.

Ainsi trouverions-nous le gain de tous les hommes, ce qui n'a point d'utilité.

⁂

Ce système se rapproche, semble-t-il, autant que possible, de la formule de justice idéale. Les salaires des pêcheurs sont en proportion de leur travail et suivent les cours de vente de la morue.

Les dépenses à déduire de la vente brute, avant le partage entre armateur et pêcheurs, sont nettement délimitées. Les ancres et les chaînes n'y sont plus comprises : et l'on a diminué ainsi les chances de fraudes chez des armateurs âpres au gain et indélicats. Il faut pourtant regretter que les marins ne soient plus intéressés à la conservation de ces objets : leur négligence impose parfois de lourdes pertes à l'armement. En 1920, un armateur a perdu, en chaînes et ancre, 15.000 francs, dont l'ancien système lui eût sans doute épargné le sacrifice.

Les 26 % ferment-ils, mécaniquement, la porte à tous les abus ? On semble le croire. Nous sommes convaincu, quant à nous, que les abus seront moins faciles et moins nombreux, mais qu'ils demeurent toujours possibles. Les marins doivent prendre garde, nous les en avertissons, aux fixations à forfait de certaines dépenses. Nous tenons d'excellente source que, dans une réunion d'armateurs, qui s'est tenue en 1920, quelques-uns d'entre eux proposèrent de fixer une fois pour toutes à 10.000 francs les frais de déchargement et de pesage du poisson, quand les frais réels dépassent rarement 2.000 francs. Ne serait-ce point ainsi qu'il faut interpréter les 27 % de la région de Fécamp ? Cela s'appelle reprendre d'une main ce que l'on donne de l'autre.

VI. — *LE MILLE.*

Le mille. — Aujourd'hui abandonné. — Exposé du mille. Un compte. — Critique

Le « mille » avait pris naissance au pays de Saint-Malo : il ne fut jamais usité que là et pour la seule pêche de Terre-Neuve. Mortellement atteint par les événements de 1911, il avait péniblement prolongé son existence à Cancale même jusqu'en 1920 : aujourd'hui tout le monde l'a abandonné. Nous en traitons pourtant, à raison du rôle qu'il a joué pendant les JOURNÉES de Cancale; c'est autour de lui qu'ont roulé les réclamations et les discussions.

Ce n'était pas, dans le principe, un contrat spécial : c'était une simple modalité des systèmes déjà en vigueur. Il y avait des chartes « au cinquième et au mille », d'autres « au tiers et au mille ». Quand il se fut dégagé des arrangements primitifs, les armateurs ne le considéraient encore que comme un complément du tiers, un mode de répartition du tiers entre les hommes.

D'après cet arrangement, le mille de morues, ramené à vingt-sept quintaux, était payé 140 francs à l'équipage de *chaque doris*, si la morue se vendait vingt francs le quintal. Les deux hommes avaient droit à sept francs de plus par mille, toutes les fois que le quintal montait de un franc au-dessus de vingt francs; ils perdaient sept francs, dans le cas contraire. Nous citons la charte ancienne, en l'expliquant un peu.

Que signifie ce langage : « un mille ramené à vingt-sept quintaux ? » « Sept francs de plus ou de moins par mille ? » N'était-il pas plus simple d'accorder aux hommes tant par quintal ? Sans doute, mais on ne peut savoir le nombre de quintaux pris par chaque pêcheur. — Alors que ne donnait-on aux marins, par mille, une somme déterminée ? C'était facile, en effet, mais le poisson est plus ou moins lourd, et se vend plus ou moins cher. La petite morue ne rapporte pas à l'armateur, et ne peut rapporter aux pêcheurs autant que la grosse. Il faut la compter, mais il est nécessaire de la peser; et nous voici ramenés des mille aux quintaux.. La morue se vend au poids, et se paye aux hommes à la

quantité : c'était le motif de cette combinaison des quintaux et des mille. D'autre part il est juste que l'équipage participe, dans une certaine mesure, à la hausse ou à la baisse des prix : c'était l'explication des sept francs de plus ou de moins par mille.

Le mille dont il s'agissait ici était un mille hypothétique, un mille conventionnel, qui permettait de donner une base au calcul des salaires. On prenait un point de repère et l'on disait : « Quand le mille de morues fournira vingt-sept quintaux et que le quintal sera vendu vingt francs, le doris recevra cent quarante francs. »

Deux éléments pouvaient varier : le poids et le prix. Les salaires variaient dans la même mesure.

Le quintal de morue, c'est 55 kilogrammes. Il y a, au mille, un nombre plus ou moins grand de quintaux, suivant que les unités sont plus ou moins grosses : le mille peut fournir 28, 30, 35, même 40 ou 45 quintaux, comme il peut en donner seulement 26, 22, 20, voire 19 ou 18. Dans tous les cas, il fallait revenir à l'équation fondamentale : 27 quintaux = 1.000 morues. Si le poisson faisait, au mille, un nombre de quintaux inférieur à 27, pour être payés sur le pied de 27, les hommes devaient ajouter à leur mille trop faible une certaine quantité de morues. Que si, au contraire, le mille pesait plus de 27 quintaux, ou les hommes mettaient moins de morues, ou, s'ils en mettaient mille, l'armateur les payait pour un chiffre supérieur.

Par exemple, sur un bateau, après pesage, on trouvait que 1.000 morues = 25 quintaux. Le doris devait donc ajouter quelques unités. Combien exactement ? Une simple règle de trois va vous fixer.

$$\frac{1000}{25} = 40$$

A vingt-cinq quintaux au mille, le quintal comprend quarante morues. Pour avoir l'équivalent du mille à 27, il suffit de multiplier 40 par 27. D'où l'opération complète

$$\frac{1000 \times 27}{25} = 1080$$

Les pêcheurs apportaient donc 1.080 morues et étaient payés pour mille.

Sur un autre navire, 1.000 morues = 30 quintaux. En fournissant 1.000 morues, les hommes donnaient 3 quintaux de trop. On aurait pu enlever les 3 quintaux.

$$\frac{\text{1.000 morues}}{\text{30 quintaux}} = \text{33 morues 1/3}$$

Les 3 quintaux valaient donc : $33\ 1/3 \times 3 = 100$ poissons. Avec $1.000 - 100$, c'est-à-dire avec 900 unités, les dorissiers auraient apporté l'équivalent de 1.000, et on les eût payés pour ce chiffre. Dans la pratique, on s'était arrêté à une autre solution, plus simple. A 27 quintaux au mille, on a :

$$\frac{1000}{27} = 37.$$

Pour tout quintal au-dessus des 27 réglementaires, on ajoutait 37 morues au mille, et l'armateur payait comme s'il avait reçu effectivement 37 morues en plus : on comptait au lieu de 1.000, 1.037, 1.074, etc...

Et voilà réglé le premier point.

Reste l'autre élément variable : le prix de vente. Nous savons que le mille de morues était payé 140 francs aux deux associés du doris, si le prix du quintal était de 20 francs. Quand le quintal montait de un franc, les hommes recevaient 7 francs de plus par mille, c'est-à-dire 147 fr.; s'il diminuait de 1 franc, c'était 7 francs qu'ils perdaient, et ils ne touchaient que 133 francs. On avait commencé par poser l'équivalence : 1 franc au quintal donne 7 francs au mille : $\frac{140}{20} = 7.$

Lorsque l'armateur touchait un franc de plus par quintal, il devait donc verser aux marins sept francs de plus par mille. Il retenait sept francs au mille, quand il vendait le quintal un franc de moins. L'application est facile; et il est inutile de donner les mêmes détails que sur le premier point.

La charte-partie au mille ne regardait que les pêcheurs proprement dits, les dorissiers : ils se partageaient l'argent, comme ils fournissaient le poisson. La répartition se faisait sur des bases déterminées, comme aujourd'hui aux 26 % : le patron de doris avait les 5/9 et l'avant les 4/9. Rien n'empêchait les deux hommes de prendre d'autres arrangements; toute liberté leur était laissée à cet égard.

Au profit des dorissiers, retenus à bord pour la préparation du poisson, ou occupés à des travaux intéressant le résultat de la campagne, il s'opérait un prélèvement sur les morues pêchées par les camarades. Le prélèvement se faisait après chaque marée.

Il y avait un complément nécessaire à l'arrangement, c'était le carnet de doris. La charte-partie l'imposait et obligeait le capitaine à y faire chaque jour les inscriptions nécessaires. Il y avait sur ce point bien des oublis et des négligences : le syndicat avait raison de réclamer l'exactitude et la régularité, son action ici ne fut pas du pur bluff.

Pour les hommes de l'équipage qui ne montent pas sur les doris, les salaires étaient établis sur d'autres bases. Le patron de pêche recevait : un franc cinquante centimes par quintal (et les suppléments connus de lui seul et de l'armateur); le second, cent trente francs par mille morues. Sa part était calculée sur la moyenne de tous les doris. Le saleur avait neuf francs du mille sur la totalité et dix francs par barrique d'huile.

***

A l'arrivée d'un bateau, la première opération en vue du règlement de comptes consistait dans le pesage de la morue: combien y avait-il de quintaux ? On savait déjà le chiffre de poissons : en comparant le poids au nombre, on voyait tout de suite si le rapport était supérieur ou inférieur au rapport normal des 27 quintaux au mille, et combien d'unités les dorissiers gagnaient ou perdaient sur leur pêche. Après la vente de la morue, les hommes étaient fixés sur le gain exact de la campagne : il revenait telle somme à chaque doris, le patron et l'avant n'avaient plus qu'à se la partager.

Il y avait là une série d'opérations, qui, à la vérité, n'étaient pas très difficiles, mais qui, pour la plupart des

pêcheurs, étaient trop compliquées. C'est le grand reproche qu'il fallait faire à cet arrangement, dont l'application ne laissait place à aucune des fraudes et tromperies, si faciles et assez communes avec les autres systèmes.

Le « mille » était aussi juste que possible dans son fonctionnement : il faisait la justice, pour ainsi dire, mécaniquement. Dès lors qu'on avait admis la base ou l'équivalence : 1000 morues=27 quintaux, les comptes avaient une rigueur mathématique que nul ne pouvait contester.

Mais l'équation qui servait de base était-elle juste ? Là est toute la question. Quand le système vit le jour à Saint-Malo, il s'établit sur le chiffre de 30 quintaux au mille. Les armateurs avaient calculé qu'ils laissaient ainsi le tiers du produit net à leurs hommes : ils éliminaient seulement les causes de fraudes, c'est-à-dire les augmentations fictives de dépenses faites, et, par un mode exact de répartition, donnaient à chacun suivant son travail.

En 1911, dans la région malouine, au moment de la formation du syndicat, les marins réclamaient l'abaissement du mille à 25 quintaux. Les armateurs refusèrent d'abord avec énergie toute concession sur ce point. Sous la pression des événements et sur l'intervention de hautes personnalités, après des tractations pénibles, ils se décidèrent à contracter avec leurs hommes sur le pied de 27 quintaux au mille : affirmant bien haut qu'ils n'y pourraient pas tenir, et que ce régime, s'il se maintenait, serait la ruine de l'armement. Que vaut l'affirmation ? Il a été, depuis lors, à peu près impossible de s'en rendre compte : en 1911, où cet engagement était général dans la région de Saint-Malo, la pêche fut assez bonne. Elle fut mauvaise en 1912; mais la plupart des armateurs avaient abandonné le « mille », qui ne s'est conservé qu'à Cancale même, et dans quelques maisons. Les années de guerre et les années suivantes, où la morue s'est vendue à des prix inconnus jusqu'alors, où les armateurs ont touché de gros bénéfices et leurs hommes de gros salaires, ces années anormales ne peuvent nous renseigner sur la valeur, sur la justice du système. Les 27 quintaux au mille étaient, pour les armateurs, un surcroît de dépenses fort appréciable, si, comme le prétendait M. Rivelli, chaque doris devait gagner en plus de 300 à

325 francs (1), avant 1914, est-il besoin de le faire remarquer ? Il nous semble que bien des maisons n'auraient pas résisté longtemps aux 25 quintaux. En fait, les 26 % rapportent plus aux pêcheurs que les 27 quintaux au mille, qui donc étaient acceptables.

Mais il faut dire que les pêcheurs, ou mieux leur porte-parole M. Rivelli, n'ont jamais apporté une bonne raison pour légitimer leur revendication des 25 quintaux au mille. Car on ne saurait considérer comme une raison cette boutade répétée à satiété par le secrétaire des Inscrits et rééditée dans une lettre par lui écrite à M. l'administrateur de la Marine, « que les armateurs n'ont pu faire la preuve que le mille de morues pêchées en 1910 était, en moyenne générale, supérieur à 25 quintaux » (2). Quand même les armateurs n'auraient pu fournir cette preuve, quelle conclusion devrait-on en tirer ? Le « mille » n'était pas fondé sur la constatation expérimentale que la morue fait, en moyenne, 27, 30 ou 33 quintaux : ce qui, dans la pratique, a fort peu d'importance. Il était fondé sur ce calcul : quand la morue fait trente quintaux au mille, si le quintal se vend 20 francs, l'armateur peut donner aux dorissiers 140 francs. Aux autres hommes de l'équipage, à ceux qui ne pêchent pas, il accordait environ 60 francs par mille, soit, au total, 140 + 60 = 200 francs. Comme il recevait lui-même 600 fr., c'est le tiers qu'il abandonnait à ses marins. Toute la démonstration du syndicat devait porter sur ce point précis: l'armateur, en se réservant les deux tiers, fait des bénéfices excessifs. Cette démonstration n'a pas été faite, elle n'a pas même été tentée : c'est la besogne d'un homme sérieux, elle est indigne d'un agitateur. Aux comptabilités impressionnantes qu'on lui soumettait M. Rivelli opposait « qu'en tous les cas les marins n'ont pas à connaître si les bénéfices ne compenseront pas les dépenses engagées par l'armement » (3). Théorie étrange, qui ne se préoccupe pas des conditions vitales de l'industrie destinée à faire vivre

(1) *Ouest-Eclair*, 10 mars 1911.

(2) *Ouest-Eclair*, 9 février 1911.

(3) Ordre du jour de réunion publique : *Ouest-Eclair*, 18 février 1911.

les hommes que l'on est censé défendre ! Aussi bien, s'il faut en croire des personnes, que nous tenons pour bien renseignées et de bonne foi, M. Rivelli, dans sa campagne de 1911, se souciait fort peu des possibilités et des réalités: « Hé, je sais bien, disait ce méridional facond, que 25 quintaux, c'est excessif ! Mais j'ai déclaré que je les obtiendrais et je les obtiendrai ! » Il est difficile de traiter avec plus de désinvolture une question d'un intérêt fondamental. Un armateur nous parlait, dans une lettre, du « trouble qu'apportait, dans tous les cerveaux incompétents, la question du mille », et qui obligeait les armateurs à l'abandonner. Ne faut-il point ranger M. Rivelli parmi les « cerveaux incompétents ? »

VII. — *LE CINQUIEME DES CHALUTIERS*

Ancien système. — Caractères généraux du cinquième. — Parts et mensualités. — Comptes de fin de campagne. — Appréciation

Autrefois les pêcheurs des navires chalutiers recevaient une mensualité fixe, variant de 150 à 300 francs, suivant la situation à bord et les aptitudes professionnelles de chacun; puis, en fin de campagne, on leur donnait tant du mille sur le produit brut de la pêche : la proportion oscillait entre 1 fr. 40 et 5 fr. 65, pour les mêmes raisons.

Quelques armateurs avaient adopté, ces dernières années, une forme de contrat, qui associait plus étroitement leurs collaborateurs aux bénéfices et aux risques des campagnes de pêche, le cinquième ; à partir de 1921, cet engagement sera commun à tous les armateurs et marins des chalutiers de Terre-Neuve et d'Islande.

Nous savons déjà que, malgré le nom, ce cinquième diffère du contrat jadis en usage à Saint-Malo et Fécamp : le cinquième ancien comportait essentiellement des avances perdues, c'est-à-dire des sommes versées aux hommes avant le départ, et qui ne rentraient point en compte, lors du partage du produit de vente entre les armateurs et les équipages.

Les pêcheurs ont droit au cinquième, net de certaines dépenses ; et les armateurs gardent les quatre cinquièmes intégralement, du moins en principe. Car nous sommes convaincu qu'ils consacrent un ou deux milliers de francs au recrutement des équipages, et qu'ils en versent quelques autres dans la poche des capitaines ou patrons. Ils en prennent toutefois la presque totalité. On s'explique que les propriétaires de vapeurs se réservent une part plus forte que ne faisaient les armateurs de voiliers : la mise de fonds est ici plus importante ; l'armement annuel coûte sensiblement plus cher, et, par suite, plus grands sont les risques. Et aussi ces propriétaires acquittent seuls des dépenses dont l'équipage supportait jadis une partie.

Le produit net s'entend du prix de livraison au port d'armement et à Saint-Pierre-et-Miquelon ; en cas de transbordement sur chasseur ou wagon, ou de livraison dans

un autre port, tous les frais engagés pour augmenter les recettes (transport par chasseur ou wagon, livraison dans d'autres ports, etc..) seront déduits du montant du compte de vente. L'armateur devra fournir à ce sujet toutes pièces justificatives (1).

La répartition entre les membres de l'équipage se fait suivant les usages locaux. En réalité, elle varie fort peu d'un port à l'autre. Nous savons que les hommes reçoivent, au cinquième, des mensualités, qui sont, dans le cas, des avances à valoir, ou des acomptes sur la part qui revient à chacun après la campagne : les mensualités une fois versées restent, en tout état de cause, acquises aux pêcheurs.

Le tableau suivant indique à la fois la part des hommes et les mensualités diverses qu'ils touchent :

	PARTS	MENSUALITÉS
Capitaine, second et lieutenant ensemble ..	10	
Trancheurs, saleurs, ramendeurs	1.75	300 f.
Chef ramendeur.....	2 00	
Matelots et chauffeurs.....	1.25	250 f,
Matelots légers (jeunes gens).....	1.	200 f.
Novices	0 75	150 f
Mousses.....	0.50	100 f.
Cuisinier.....	1 25	250 f.
Chef et officiers mécaniciens ensemble	8 25	
Télégraphiste.....	1 25	250 f.

Un bateau comprend, avec les 3 officiers et les 3 mécaniciens, 1 télégraphiste, 1 cuisinier, 2 mousses, 1 novice, 1 chef ramendeur, 7 trancheurs, saleurs et ramendeurs, 6 matelots légers, 13 matelots et chauffeurs : en tout, 38 hommes et 59 parts.

Le bateau rapporte 14.500 quintaux de morue, vendus 125 francs l'un. Le produit est de 1.812.500 fr. qui, déduc-

(1) Art. 15 Charte-partie.

tion faite de l'escompte à 4 %, puis de la commission de vente à 2 %, se réduisent à 1.705.200. Les dépenses (transport par chasseur et livraison) montent à 45.000 francs, qui lui laissent donc une somme nette de 1.705.200— 45.000=1.660.200.

Le 1/5 qui revient à l'équip. est de $\frac{1.660.200}{5} = 332.040$

La part est donc de ..... $\frac{332.040}{59} = 5627.79$

Le capitaine, le second et le lieutenant ont, entre eux : 56.277 fr. 90 ; les matelots légers reçoivent 5.627 fr. 79 ; les saleurs, trancheurs et ramendeurs 9.848 fr. 43. Et l'on pourrait faire ainsi le compte de l'équipage tout entier.

Certaines chartes-parties allouent, en plus du cinquième, aux matelots sans spécialités, chauffeurs et soutiers, une gratification de fin de campagne de 150 francs pour un produit de pêche de 1.200.000 francs, de 250 francs pour un produit de 1.500.000 fr., et de 350 fr., pour un produit de 1.800.000 francs.

Ce contrat est clair et les comptes sont aisés. Les excès n'y paraissent point faciles, comme au cinquième ancien; les dépenses y sont nettement déterminées. Les hommes participent à la fois à l'abondance de la pêche et au prix élevé du poisson, comme aussi ils ont part à la diminution des prix et à la rareté de la morue : ils sont toutefois garantis, par les mensualités toujours assurées, contre les risques des mauvaises campagnes. Et nous avons déjà eu l'occasion de dire le bien que nous pensons d'un versement fait chaque mois aux familles des pêcheurs. Ce cinquième a vraiment de grandes qualités. Il nous paraît bien supérieur à l'ancien système des mensualités et du tant par mille sur le produit brut de la pêche.

CHAPITRE IV

Gains Annuels des Pêcheurs Pensions et Allocations

Gains anciens et actuels. — Gains des capitaines et patrons. — Caisse des Invalides ; historique ; ressources ; dépenses. — Caisse de Prévoyance : fondation ; ressources ; dépenses.

Les pêcheurs reçoivent, pour une campagne, le denier à Dieu, le pur don, les avances proprement dites, le retour : c'est le total de ces divers versements qui constitue le gain annuel.

Depuis la guerre, le gain a sensiblement augmenté comme tous les salaires et comme toutes les marchandises, d'autant que les pêches ont été abondantes.

Nous allons donner, en tableaux comparatifs, les gains anciens et les gains actuels.

En Islande, les équipages de voiliers :

Gagnaient avant 1914	Gagnent aujourd'hui
Les mousses et novices, de 200 à 500 f.	de 800 à 2000 f.
Les pêcheurs,..... de 800 à 1200 f.	de 4000 à 8000 f.
Le saleur et les officiers, de 1200 à 1800 f.	de 5000 à 10000 f.

A Terre-Neuve, sur les voiliers, les hommes

Gagnaient avant 1914	Gagnent aujourd'hui
Les mousses et novices, de 400 à 700 f.	de 1500 à 3500 f.
Les avants de doris..... de 800 à 1500 f.	de 6000 à 8000 f.
Les patrons de doris.... de 1100 à 1800 f.	de 7000 à 12000 f.
Les saleurs et officiers.. de 2500 à 4000 f.	de 10000 à 20000 f.

Sur les chalutiers, les marins

Gagnaient avant 1914		Gagnent aujourd'hui
Les mousses et novices.	de 400 à 800 f.	de 2000 à 4000 f.
Les matelots.....	de 1200 à 2000 f.	de 5000 à 13000 f.
Les trancheurs, saleurs et ramendeurs.....	de 3000 à 6000 f.	de 7000 à 15000 f.
Les mécaniciens.....	de 4000 à 8000 f.	de 9000 à 20000 f.

Les salaires, qui suivent le cours du poisson, et augmentent en raison des résultats fructueux de la pêche, ne se maintiendront pas aux taux actuels; ils ne redescendront plus aux taux d'avant-guerre. En attendant, que les Terre-neuviers et Islandais profitent de l'aubaine ! Qui songe à s'en plaindre ? Leur travail nous est utile et leur vie est si pénible !

⁂

A dessein nous n'avons pas parlé des émoluments des patrons et capitaines.

Les capitaines porteurs, de plus en plus rares, qui sont chargés de conduire le bateau sur les lieux de pêche et de le ramener, mais qui là-bas cèdent la direction au patron ou subrécargue, sont considérés comme des pêcheurs et traités comme tels. Ils ont d'ordinaire la place et la part de second. On leur donne, pour les deux traversées, une somme fixe, 1.400 ou 1.500 francs.

Longtemps on s'est demandé quel était le gain des capitaines et patrons ou subrécargues : il y avait, entre eux et les armateurs, des arrangements mystérieux qui échappaient au public, aux autres pêcheurs, à l'administration elle-même. Celle-ci avait pourtant un intérêt tout particulier à connaître la quotité exacte des sommes qui leur étaient allouées, puisqu'elle devait opérer sur ces sommes un prélèvement en faveur de la Caisse des Invalides et de la Caisse de Prévoyance. N'avait-elle pas imaginé de demander aux intéressés de signer une déclaration affirmant qu'ils ne touchaient que les sommes versées en présence des agents de la Marine ? Les capitaines signaient tout ce qu'on voulait et empochaient les suppléments. Survint la guerre : les

bénéfices des armateurs devinrent bénéfices de guerre. Pour ne pas être taxés sur les sommes qu'ils versaient à leurs capitaines, ils en révélèrent le montant. Et c'est ainsi que l'on a appris les gains des capitaines, patrons et subrécargues : on les soupçonnait déjà.

Il y a, entre armateurs et patrons de pêche, bien des sortes d'arrangements : le plus ordinaire, sur les voiliers, c'est un tant pour cent sur le produit net de la pêche. Cela va de 5 à 10 et même 11 %.

En voici un autre : 1 franc du quintal (0 fr. 50 du quintal de rebut), et 6 % au-dessus de 200.000 francs de produit net.

Les capitaines de chalutier ont droit à cinq ou six parts de pêche. Si nous supposons les parts de 6.000 francs, cela fait 30.000 ou 36.000 francs. Nous sommes bien convaincu qu'ils touchent une somme de beaucoup plus forte et que les armateurs leur consentent de sérieuses avances perdues. Leurs gains qui, avant 1914, étaient de 15.000 à 25.000 fr., ont approché de 100.000 francs en ces derniers temps et parfois les ont dépassés.

Les patrons d'Islande, qui touchaient jadis de 6.000 à 15.000 francs, ont aujourd'hui annuellement de 25.000 à 35.000 francs.

Les patrons de Terre-Neuve avaient, avant la guerre, de 10 à 20.000 francs. Aujourd'hui, leurs émoluments s'espacent de 35.000 à 100.000 francs. Ce dernier chiffre est plutôt rare, mais il a été atteint. Supposons un navire qui a rapporté 7.500 quintaux, vendus 150 francs le quintal :

$$7.500 \times 150 = 1.125.000.$$

Admettons sommairement 125.000 francs de réductions. Il reste le million. Le capitaine engagé à 10 % touche bien 100.000 francs. Et nous savons qu'il est des engagements à 11 %.

On voit que les gains de ces hommes sont bien supérieurs aux traitements de nos généraux. Nous savons qu'il leur faut de très grandes qualités, et qu'un bon patron est un homme précieux. Il nous semble toutefois qu'il y a là une réelle exagération, que ce serait justice de diminuer ces salaires, et de répartir la différence entre les autres

membres de l'équipage. Tout le monde, sauf les patrons, est de cet avis; les armateurs en gémissent. Mais, par défaut de solidarité, par esprit de concurrence, ils se sont laissés aller sur la pente, et se sont entraînés les uns les autres. Et, bien entendu, personne ne prendra l'initiative de modifier les conditions actuellement faites aux capitaines.

⁂

Pour donner une idée exacte et complète de la situation pécuniaire des pêcheurs, il est nécessaire que nous disions un mot des pensions et allocations qui leurs sont versées : pour cela nous allons exposer le mécanisme de la Caisse des Invalides et de la Caisse de Prévoyance (1).

Les pensions servies aux gens de mer par la Caisse des Invalides leur furent données primitivement comme une compensation aux charges que leur impose le recrutement de la flotte militaire.

La Caisse des Invalides fut organisée par l'ordonnance du 19 avril 1670, que compléta le règlement du 23 septembre 1673 : elle servait aux anciens militaires un secours viager de deux écus par mois. L'ordonnance du 16 avril 1689 leur accorda la *demi-solde*, ou la moitié de leur paye d'activité au service. L'édit de mai 1709 étendit le bénéfice de la demi-solde à tout le personnel de la Marine, et aux équipages des bateaux de commerce. La loi du 13 mai 1791 refondit la législation en vigueur et reste aujourd'hui la charte constitutionnelle de l'établissement.

Jusqu'en 1885, la Caisse des Invalides, alimentée par un prélèvement de 3 % sur toutes les dépenses de la Marine (marchés, fournitures, travaux) assurait le payement des pensions à tout le personnel de la Marine militaire et de la Marine marchande. A partir de cette date, elle sert les pensions aux seuls marins du Commerce. C'est donc une caisse de pensions de retraite aux travailleurs maritimes.

Ses ressources ont tenté les gouvernements aux périodes de crise financière : à plusieurs reprises, elle fut dépossédée par l'Etat. Depuis longtemps, elle ne peut faire face à ses

(1) L'exposé du mécanisme de ces deux caisses est emprunté à M. C. GIRAULT, *Précis de réglementation maritime à l'usage de la Marine marchande*, p. 340 à 356.

charges que grâce à une importante subvention du Trésor, qui opère ainsi des restitutions partielles.

Etablissement public placé sous la surveillance du ministre de la Marine, la Caisse des Invalides est administrée : à Paris, par un service central relevant du ministre; sur le littoral, par les administrateurs de l'Inscription maritime. Sa comptabilité est soumise à la vérification de la Cour des Comptes; et sa gestion est contrôlée par la *Commission supérieure des Invalides de la Marine*, sorte de conseil d'administration composé de deux sénateurs, trois députés, un conseiller d'Etat, un conseiller maître à la Cour des Comptes et un officier général de la Marine.

La Caisse des Invalides possède en propre un capital d'environ 110 millions, représenté par des inscriptions de rentes sur l'Etat.

Elle est alimentée : par le montant de la solde des déserteurs de l'Etat et du Commerce; par le produit de la vente des feuilles de rôle d'équipage et des permis de circulation; par des redevances imposées, pour droit de pêche, aux bateaux de plaisance; par des redevances pour concessions sur le domaine public à des inscrits; des amendes et des confiscations prononcées en vertu de différentes lois sur la police de la navigation et des pêcheurs.

Elle a des ressources plus abondantes et plus régulières dans le produit des retenues imposées aux inscrits maritimes sur leurs salaires; et dans le produit des prestations imposées aux armateurs.

Depuis l'an IX, les retenues sur les salaires étaient de 3 %; la loi du 14 juillet 1908 en a relevé le taux à 5 %. Et, pour les marins des grandes pêches, la loi du 30 décembre 1920, qui a apporté divers changements, n'a sur ce point fait aucune modification (1).

Les propriétaires ou armateurs des bateaux armés pour Terre-Neuve ou l'Islande sont tenus de verser à la Caisse des Invalides une prestation égale aux trois cinquièmes des sommes dues à la dite Caisse par les membres de leurs équipages (2).

(1) *Art. 13 de la loi du 14 juillet 1908 et art. 10 loi du 30 décembre 1920.*

(2) *Loi du 30 déc. 1920, art. 10.*

Telles sont, avec les versements des autres marins et la contribution des autres armateurs, les ressources de la Caisse des Invalides. Elles sont insuffisantes et ne lui permettraient pas de faire face à toutes ses charges. Le Trésor lui sert annuellement une subvention destinée à équilibrer son budget : en 1919, cette subvention a été de 19.008.284 fr. et, en 1920 elle a atteint la somme de 19.588.385. Ce n'est pas d'ailleurs un don purement gratuit : l'Etat tient compte ainsi à l'établissement des prélèvements qu'il a faits autrefois, aux époques d'embarras financiers.

La Caisse des Invalides, a, comme charge essentielle, le payement des pensions, appelées jadis demi-soldes, aux marins du Commerce ou à leurs ayants droit.

Touchent la pension, à partir de 50 ans, les inscrits maritimes qui réunissent 300 mois, ou 25 ans de services. Sont dispensés toutefois de la condition d'âge les marins atteints d'infirmités évidentes qui les mettent dans l'impossibilité de naviguer (1).

Toute campagne de Terre-Neuve et d'Islande, effectuée par des équipages provenant de la métropole, sur des bateaux de pêche ou des bateaux-hôpitaux, compte pour un an de navigation; les marins qu'un cas de force majeure a empêchés de faire la campagne entière sont admis à bénéficier de cet avantage, s'ils ont accompli au moins quatre mois d'embarquement. Les pêcheurs de Terre-Neuve et d'Islande peuvent même, par un privilège qu'on a peine à expliquer, en naviguant après leur retour, cumuler avec la campagne de pêche les mois d'embarquement supplémentaires. Et ainsi l'année peut, au point de vue de la pension, leur compter pour quinze ou seize mois de navigation (2).

Pour la liquidation des pensions de retraite, les marins sont divisés en quatre catégories, et touchent :

Première catégorie : Capitaines au long cours, mécaniciens de 1re classe : 3.300 francs par an.

Deuxième catégorie : Capitaines au cabotage, capitaines de la marine marchande, capitaines au grand cabotage colonial, maîtres

(1) *Loi du 14 juillet 1908, art. 1er.*

(2) *Loi du 14 juillet 1908 ; Instruction minist., 30 déc. 1910.*

au petit cabotage colonial brevetés avant le 1er janvier 1901 et ayant huit ans de commandement, officiers de la marine marchande, mécaniciens de deuxième classe : 2.400 francs.

Troisième catégorie : Maîtres au cabotage, maîtres au petit cabotage colonial, patrons d'Islande et de Terre-Neuve ayant huit ans de commandement en cette qualité, mécaniciens pratiques, officiers mariniers : 1.800 francs.

Quatrième catégorie : Inscrits ne figurant dans aucune des catégories ci-dessus : 1.500 francs (1).

La Caisse des Invalides paye également :

a) Des pensions aux veuves de marins décédés titulaires d'une pension sur la dite Caisse, ou en possession de droits éventuels à cette pension;

b) Des secours annuels, de taux égal à la pension de veuve, aux orphelins de moins de 16 ans, quel que soit leur nombre, si l'épouse est elle-même décédée ou se trouve déchue de ses droits;

c) Un secours annuel de 360 francs à toute veuve nécessiteuse, non remariée et non pensionnée, d'inscrit mort en mer ou ayant accompli 15 ans de navigation;

d) Un supplément de 4 francs par mois pour chacun de leurs enfants âgé de moins de 13 ans, aux inscrits et aux veuves titulaires d'une pension (2).

Le taux des pensions de veuve et des secours annuels d'orphelins est fixé à la moitié de la pension dont le mari ou le père était titulaire, ou à laquelle il pouvait prétendre (3).

Les veuves et orphelins des marins de la première catégorie ont donc droit, annuellement, à..... 1.650 fr.
De la deuxième à..... 1.200 fr.
De la troisième à..... 900 fr.
De la quatrième à..... 750 fr. (4)

La loi du 14 juillet 1908 a institué des pensions proportionnelles au profit des inscrits qui réunissent au moins 180 mois de services, dont 100 mois de navigation sur des

(1) *Loi 30 déc. 1920, art. 4.*
(2) *Loi 14 juillet 1908, art. 8, 9, 10 et 12.*
(3) *Loi 30* déc. *1920, art. 6.*
(4) Instruct. minist., 5 janvier 1921.

bâtiments de commerce ou de pêche, et qui, « en raison d'infirmités évidentes reconnues, se trouvent dans l'impossibilité définitive de naviguer. » Le taux de ces pensions est fixé, par chaque mois de service admis dans leur liquidation, à raison de 1/300 de la pension entière.

Ces pensions, qui ne peuvent se cumuler avec une pension ou allocation sur la Caisse de Prévoyance, n'intéressent que les marins devenus infirmes en dehors de tout risque ou accident professionnel.

Les veuves ou orphelins des marins morts titulaires d'une pension proportionnelle ont droit à une pension, ou à un secours annuel égal à la moitié de cette pension (3).

Incessibles et insaisissables, les pensions et secours sur la Caisse des Invalides ne sont passibles de retenues que dans le cas de dette envers l'Etat, dans la limite de 1/5, ou de dette d'aliments, par application des articles 203, 205 et 214 du Code civil, dans la limite de 1/3.

⁂

L'institution des pensions maritimes, c'est, bien avant la lettre, l'application aux gens de mer du principe de la loi du 5 avril 1910 sur les retraites ouvrières. On leur a accordé cet avantage en compensation des sacrifices que leur demandait l'Etat pour le service de la patrie. La même pensée qui a inspiré la loi du 9 avril 1898 sur les accidents du travail, a fait instituer en faveur des marins la *Caisse de Prévoyance*. La loi du 21 avril 1898, revisée et complétée par la loi du 29 décembre 1905, s'est proposé d'étendre aux gens de mer les avantages de la législation ouvrière et de les garantir contre le risque professionnel.

La Caisse de Prévoyance, dont l'administration est confiée à l'établissement des Invalides, est une institution autonome, revêtue de la personnalité civile; c'est une sorte de mutualité obligatoire, organisée par l'Etat.

L'administration de la Caisse est placée sous la surveillance d'un conseil composé : de représentants du Parlement,

(1) Loi 14 juillet 1908, art. 11.

du Conseil d'Etat, de la Cour des Comptes, du ministère de la Marine; de cinq délégués des armateurs, et de cinq délégués des participants, nommés par leurs comités ou syndicats respectifs (1).

La Caisse est alimentée par les cotisations des bénéficiaires. Ces cotisations sont, en ce qui concerne les marins des grandes pêches, de 1 % pour le personnel officier, et, pour le reste du personnel, de 0,75 % des salaires portés au rôle d'équipage.

Les armateurs, dont les bateaux sont armés pour les grandes pêches, font à la Caisse de Prévoyance des versements égaux à 3 fr. 50 % des salaires portés au rôle (2).

La Caisse reçoit une subvention, constituée, d'une part, au moyen du fonds de 6 % provenant des primes de toute nature à la marine marchande, dans la limite des deux tiers du produit de ces fonds, soit 4 %; d'autre part, au moyen d'un prélèvement complémentaire de 5 %, opéré seulement sur les primes à la navigation et les compensations d'armement (3).

Elle touche aussi une retenue de 0 fr. 50 % sur les marchés pour dépenses de matériel de la Marine; elle peut recevoir des dons, legs, ou subsides éventuels. Elle utilise les intérêts de ses capitaux.

En cas d'insuffisance de toutes ces recettes, l'Etat fait à la Caisse des avances remboursables au moyen des ressources ultérieures de l'institution (4).

Pour qu'un marin ait droit à une pension ou subvention de la Caisse, il faut trois conditions essentielles :

1° La blessure ou maladie doit avoir sa cause directe dans un accident ou risque de la profession;

2° L'accident, ou la maladie, doit être survenu pendant la durée d'un embarquement sur un navire français. Les participants conservent leurs droits, malgré un ou plusieurs embarquement ultérieurs, pourvu qu'ils aient fait constater leur état de santé avant chacun de ces nouveaux embarquements. Le risque peut exceptionnellement se produire en

(1) *Loi 29 déc. 1905, art. 11.*
(2) *Instruct. ministérielle, 5 janvier 1921, art. 38.*
(3) *Loi 7 avril 1902, art. 4 et 21.*
(4) *Loi 29 déc. 1905, art. 2 et 15.*

dehors d'un embarquement régulier, pourvu qu'il s'y rattache étroitement : c'est le cas du matelot resté comme gardien à bord d'un navire désarmé;

3° La blessure ou la maladie doit entraîner incapacité de travail.

Si l'incapacité est absolue et permanente, l'intéressé reçoit une pension d'infirmité du premier degré; si l'incapacité est permanente, mais partielle, on lui accorde une pension du second degré (1).

La pension du second degré peut être transformée en pension du premier degré, si l'incapacité dégénère, dans les deux ans, en incapacité permanente et absolue, par suite des conséquences de l'accident primitif. Elle se transformera de même, lorsque le titulaire, qui aura continué la navigation professionnelle, n'aura pu réunir, à 55 ans, le temps de navigation exigé pour la pension sur la Caisse des Invalides (2).

En cas d'incapacité temporaire de travail, les intéressés reçoivent une indemnité journalière égale à la 365^{me} partie de la pension du premier degré, que l'incapacité soit absolue ou partielle. Cette indemnité est accordée sans délai par décision de l'administrateur du quartier après enquête et pour une durée de quatre mois au plus. Au-delà de ce terme, elle peut être transformée en indemnité renouvelable de six mois en six mois, et celle-ci peut elle-même être convertie, au bout de trois ans, en pension d'infirmité (3).

La loi distingue ici trois catégories :

Première catégorie : Capitaines au long cours, mécaniciens de 1re classe. En cas d'infirmité, ils reçoivent, comme pension du 1er degré, 3.600 francs, et, comme pension du 2^{e} degré, 2.500 francs.

Deuxième catégorie : Capitaines au cabotage, officiers de la marine marchande, maîtres au cabotage, mécaniciens de 2^{e} classe et assimilés, patrons brevetés pour la pêche de Terre-Neuve et d'Islande. Ils touchent 2.700 ou 1.700 francs, suivant le degré.

Troisième catégorie : Les inscrits non compris dans l'une des deux premières catégories. Ils ont droit, pour le 1er degré, à 1.800 francs, pour le 2^{e}, à 1.200 francs (4).

---

(1) *Loi 29 déc. 1905, art. 5.*
(2) Id., *art. 10.*
(3) Id., *art. 21.*
(4) *Loi 30 déc. 1920, art. 11, et art. 8.*

Comme la Caisse des Invalides, la Caisse de Prévoyance sert des pensions aux veuves des participants qui périssent en mer ou sont victimes du risque professionnel, ainsi qu'aux veuves des participants morts titulaires d'une pension sur la Caisse.

Elle donne des secours annuels aux orphelins de moins de 16 ans, quel que soit leur nombre, si l'épouse est elle-même décédée ou se trouve déchue de ses droits (1).

Les pensions de veuves ou d'orphelins sont égales à la moitié des pensions du premier degré (2).

Les participants et les veuves titulaires d'une pension reçoivent un supplément annuel de 30 francs par enfant âgé de moins de 16 ans.

Si les participants ne laissent après eux ni veuve ni orphelins, un secours annuel et viager est accordé à chacun de leurs ascendants au premier degré, mais seulement à partir de 60 ans, et au cas où leur situation de fortune leur donnerait droit à la pension alimentaire prévue par le Code civil. Ces secours sont égaux à la pension de veuve, lorsqu'il existe deux ascendants, et à la moitié de cette pension, lorsqu'il n'en reste qu'un (3).

La Caisse de Prévoyance couvre le risque professionnel; elle ne couvre pas les fautes qui auraient entraîné des accidents ou maladies chez les gens de mer. Les participants, leurs ayants cause, ou la Caisse de Prévoyance elle-même subrogée à leurs droits, conservent le droit de poursuivre les personnes responsables de l'accident ou de la maladie. Mais, par dérogation aux articles 1384 du Code civil et 216 du Code de commerce, l'armateur ou propriétaire est affranchi de la responsabilité civile des fautes du capitaine ou de l'équipage; il ne répond que de sa faute personnelle, intentionnelle ou inexcusable, et sous déduction des indemnités et pensions dues par la Caisse de Prévoyance.

Tout participant déclaré responsable envers un autre participant n'est tenu à réparation que dans la même mesure et sous la même déduction.

---

(1) Loi 29 déc. 1905, art. 6, 7 et 8.

(2) Loi 30 déc. 1920, art. 12.

(3) Loi 29 déc. 1905, art. 9

Les indemnités dues par des tiers viennent, au contraire, en déduction des sommes à payer par la Caisse de Prévoyance (1).

L'inscrit titulaire d'une pension sur la Caisse des Invalides ne peut obtenir une pension sur la Caisse de Prévoyance qu'en renonçant à la première. Les inscrits titulaires d'une pension du premier degré sur la Caisse de Prévoyance ne peuvent plus acquérir aucun droit à une pension sur la Caisse des Invalides. Ceux qui, déjà titulaires d'une pension du deuxième degré, continuent de verser à la Caisse des Invalides, peuvent obtenir la pension sur cette caisse en renonçant à leur pension sur la Caisse de Prévoyance (2).

Les participants ont six mois après le débarquement ou le retour en France pour faire leur demande; les veuves, orphelins ou ascendants, un an, à partir du jour de la mort du participant, ou deux ans à partir de ses dernières nouvelles, s'il est décédé en mer (3).

⁂

Dans presque toutes les régions maritimes, à Fécamp, Paimpol, Dunkerque et Gravelines, les armateurs et marins ont constitué des caisses de secours, dont le produit vient compléter, à l'occasion suppléer, les pensions ou allocations servies aux pêcheurs, à leurs veuves et orphelins. Le modèle en ce genre nous paraît être celle de Fécamp. Ces institutions prouvent que les gens de mer ne sont pas aussi délaissés par leurs armateurs que parfois on veut bien le dire.

En 1912, une personne du Havre faisait parvenir aux Œuvres de Mer une somme de 35.000 francs qui doit être employée « au secours des femmes, veuves et orphelins des marins pêcheurs malades ou décédés pendant leur campagne de pêche en Islande ou à Terre-Neuve » (4). Nouvelle preuve de l'intérêt, mérité, que l'on porte aux pêcheurs et à leurs familles !

---

(1) *Ibid.*, art. 11.

(2) Loi 14 juillet 1908, art. 25.

(3) *Loi 29 déc. 1905, art. 12*, modifié par loi 19 avril 1910.

(4) *Bulletin Œuvres de Mer*, n° 16, janvier 1912, p. 8.

CHAPITRE IV

Risques et Bénéfices de l'Armement

Ce qu'on pense des Armateurs. — Comptes d'armement. — La vérité

Les armateurs, ceux des grandes pêches surtout, ont leur légende : nous en connaissons déjà quelques éléments. Les armateurs sont des hommes sans entrailles : ils demandent à leurs équipages le plus possible, et leur donnent le moins qu'ils peuvent. Ils n'ont qu'un but, le gain, qu'une préoccupation, l'argent. Tout ce qui est humain leur est étranger. Pour leur trouver des équivalents, il faut remonter aux hardis forbans, aux écumeurs de mer, qui pillaient les navires sans défense. Encore à ceux-là fallait-il un courage inconnu des armateurs, qui exploitent et pressurent leurs équipages les pieds sur les chenets.

L'armateur gagne infailliblement et vite beaucoup d'argent. S'il ne le fait pas, c'est sa faute; car l'armement est un moyen d'arriver rapidement à la fortune.

C'est une légende ! Il est, il a été de tout temps des armateurs durs, âpres au gain, peu scrupuleux sur le choix des moyens, et la corporation a été victime de l'adage : « *Ab uno disce omnes* » (1).

(1) « D'après l'un d'eux, apprenez à connaître tous les autres ».

Quelques-uns, même dans les périodes normales, ont édifié des fortunes rapides et déconcertantes. Mais c'est surtout pendant et depuis la guerre qu'on a vu s'élever des situations autrefois modestes. La morue est une denrée précieuse: elle a été, ces années-ci, fort abondante. L'armement a profité de la situation : qui pourrait lui en faire un crime ?

A côté de ces fortunes qui se sont édifiées, combien d'autres se sont effondrées ! Nous donnons, ailleurs, la situation actuelle de l'armement des grandes pêches : on peut y voir que l'armement, qui se relève un peu, est tombé d'année en année depuis cinquante ans. Certains armateurs ont perdu des sommes considérables. Il est des opérations qui échappent aux yeux du public : des banquiers avancent des sommes aux armateurs incapables de les rembourser, et deviennent propriétaires des navires. La translation se fait sans bruit. Mais c'est la preuve que l'armement n'enrichit pas toujours son monde.

Il convient de ne pas se fier aux apparences et de serrer de près la question.

Quels sont exactement les risques de l'armateur ? Il n'y en a, en pratique, qu'un, mais il compte : c'est le risque de mauvaise pêche.

L'armateur achète son navire, le grée, l'équipe et l'arme. Avant le départ du bateau pour la pêche, il assure à une compagnie la coque et l'armement : si le tout vient à disparaître, l'armateur est immédiatement couvert de ses pertes, et son capital ne court pas de risques. A un moment donné, à la suite de multiples sinistres, les compagnies refusèrent d'assurer les bateaux d'Islande. Les armateurs fondèrent une assurance mutuelle qui donna de bons résultats, et pourrait être utilisée partout, si l'armement connaissait la solidarité et ses véritables intérêts.

Essayons de déterminer, par des chiffres, l'importance des bénéfices et des risques de la pêche.

En l'an de grâce 1921, un armateur acquiert un voilier qu'il destine à la pêche de Terre-Neuve : le bateau a dix ans d'existence. Il le paye 500.000 francs, ce qui est un prix moyen. Le navire a besoin de réparations et de transformations : d'où une dépense de 30.000 francs.

L'armateur débourse avant le départ :

Achat, transformations, réparations.....	530.000 fr.
Avances aux 30 hommes d'équipage.....	60.000 fr.
En gréement et approvisionnement (armement).....	180.000 fr.
Au total.....	770.000 fr.

Nous supposons que la pêche, en 1921, sera ce qu'elle fut les années dernières, excellente. Le prix de la morue aura baissé, tout le fait prévoir. Elle se vendra encore 110 francs le quintal, et le bateau rapportera 5.500 quintaux.

Le produit brut sera donc de :

$5.500 \times 110 =$ 605.000 fr.

Après déduction de l'escompte à 4 %, puis de la commission à 2 %, la somme se réduit à..... 569.184 fr.

Il y a lieu d'ajouter 10.000 francs de recettes supplémentaires, et de déduire 38.000 francs d'assurance sur l'armement et la pêche, d'allocations pour huile et prix des fûts, de frais de déchargements et pesage. Il restera :

$569.184 + 10.000 - 38.000 =$ 541.184 fr.

Les hommes prennent dans l'ensemble 40 %, sur lesquels ils ont reçu 60.000 francs qui ne sont plus à verser. Cela laisse à l'armateur :

$541.184 + 60.000 - 216.433\ 60 =$ 384.710 fr.40

L'armateur va-t-il donc empocher intégralement cette somme considérable ? Hé non ! Le bateau s'use : fréquemment il doit être réparé, un jour il devra être remplacé. Il faut en faire l'amortissement, en 20 ans pour un navire neuf, en dix ans dans le cas actuel, puisque le bâtiment a déjà dix ans d'âge. L'armateur emprunte, le plus souvent, pour acheter ses bateaux et les armer : on peut tabler sur un intérêt, en banque, de 9 %, avec l'escompte et les renouvellements nécessaires. Il doit aussi, et d'abord, récupérer les dépenses d'armement.

Additionnons :

Amortissement.....	53.000 fr.
Assurance de la coque (à 5 %).....	26.500 fr.
Emprunts à la Banque : $\frac{250.000 \times 9}{100}$ =	22.500 fr.
Armement	180.000 fr.
Le total des dépenses est de.....	282.000 fr.
qui, soustraits de 384.710 fr. 40 laissent.....	102.710 fr. 40

L'armateur a avancé 770.000 fr., l'intérêt est donc de : $\frac{102.710 \text{ fr. } 40 \times 100}{770.000}$ = 13 fr. 30 %

N'oublions pas que là-dessus il rémunère son propre travail son temps, sa surveillance, ses soucis ; ou bien qu'il faut défalquer des 102.710 fr. 40 le traitement d'un capitaine d'armement. Mais enfin il lui reste encore du 9 ou 10 % : c'est quelque chose !

Mais il y a les années mauvaises. En 1922, le même bateau reviendra peut-être — c'est très possible — avec 2.500 quintaux, qui seront vendus 90 francs le quintal.

Le capital engagé sera moins important : l'amortissement a eu lieu en partie, et l'armement aura coûté moins cher.

La recette brute sera de $2.500 \times 90 =$	225.000 fr.
après déduction de l'escompte, de la commission, du montant de l'assurance sur l'armement, des allocations pour huile, des frais de déchargement, et après addition de quelques recettes, la vente produira, net.	194.680 fr.
L'armateur donnera 77.872 fr. à l'équipage et il lui restera : $194.680 - 77.872 =$	116.808 fr.

Les dépenses sont de:

Amortissement.....	47.700 fr.
Assurance sur coque.....	23.850 fr.
Intérêt à la Banque : $\frac{100.000 \times 8}{100} =$....	8.000 fr.
Armement.....	130.000 fr.
En tout.....	209.550 fr.
Le déficit est de 209.550 — 116.808 =	92.742 fr.

Que cela se repète trois ou quatre fois de suite, comme cela s'est vu, puisque les professionnels de l'armement affirment qu'il y a, tous les dix ou onze ans, une mauvaise période de trois ou quatre années, l'armateur aura sacrifié, pour un navire, plus de 250.000 francs. Le cas n'est point chimérique. Nous savons des maisons qui ont perdu jusqu'à 600.000 francs. Un armateur, parmi les plus consciencieux, nous disait cette année : « La pêche est excellente : la morue saute à bord des bateaux. Mais, aux prix actuels, si nous avions eu la pêche de 1911 et 1912, nous perdions, mes associés et moi, 50.000 francs par bateau ».

Telle est la simple vérité : ce n'est pas ce qu'un vain peuple pense. Il faut ajouter d'ailleurs que les armateurs, qui ont leurs navires depuis dix ou douze ans, et les ont payés de 60.000 à 100.000 francs, ont d'énormes avantages : ils ont bénéficié d'un accroissement de valeur qu'ils n'avaient point payé et ils ont profité de campagnes exceptionnelles. Ceux-là font du 200 % et même plus.

On ne peut raisonner sur des situations anormales créées par des circonstances exceptionnelles.

Nous n'avons pas tenu compte, dans nos opérations, de la taxe sur les bénéfices de guerre, ni de l'impôt sur les bénéfices industriels, ni de la taxe sur le chiffre d'affaires, qui sont venus et viennent encore entamer largement la part des armateurs.

Voyons donc le cas qu'il faut faire de certaines affirmations et des conclusions qu'elles étayent. M. Rivelli déclarait à Cancale, en 1911 : « Nous avons pris l'ensemble des bateaux ayant pêché 5.000 quintaux de morue comptable,

vendue à raison de 20 francs le quintal, ce qui est un prix peu élevé. Cette morue produit 100.000 francs net. En payant les marins sur la base de 20 quintaux au mille, vous auriez à nous verser un supplément de 3.500 à 5.000 francs ; et, en comptant une dépense maxima de 27.000 francs d'armement, nous vous laissons encore 35.000 francs de bénéfices (1) ». On voit la valeur d'un pareil compte. Simplisme, inconcience ou mauvaise foi ?

(1) *Ouest-Eclair*, 4 mars 1911.

CHAPITRE V

Nature des Relations Economiques entre Armateurs et Pêcheurs

Les marins sont-ils des associés ou des salariés? — Doctrine ancienne ; Doctrine actuelle. — Conclusion

Quelle est la nature exacte du contrat qui lie les armateurs et leurs équipages ? Est-ce un louage de travail, est-ce une association en participation ? Autrement dit, les pêcheurs sont-ils les salariés ou les associés des armateurs ?

Longtemps la doctrine a soutenu l'idée d'une association en participation (1) ; et la jurisprudence a paru lui faire écho (2). Les auteurs invoquaient en ce sens l'autorité de Pothier (3). Ils estimaient que tous les éléments d'une société se trouvent ici réunis : l'armateur fournit son navire et tout ce qui est nécessaire à l'armement, l'équipage son industrie et ses services. Sans doute, les gens de mer ne sont point tenus de participer aux pertes ni aux dépenses de l'expédition ; mais, dans les associations en participation, la part des associés dans les pertes peut être restreinte à leur mise. Et tel est le cas ici : la rétribution des marins sera réduite à néant, si l'expédition ne donne que des pertes.

(1) LAURIN et CRESP., *Cours de droit maritime*, T. 1, p. 322 ; — DUFOUR, *Droit maritime*, T. 2, n°s 104 et 105.
(2) Tribunal Nantes, 23 juillet 1898 (Jurisprud. Nantes 99-1-72).
(3) *Traité de louage des matelots*, n°s 161 et 229.

Telle a bien été, ajoutaient-ils, l'idée du législateur, qui ne considère pas les parts revenant à l'équipage comme des loyers, puisqu'il ne leur accorde pas le privilège qui garantit les loyers : en cas de perte ou naufrage du navire, l'article 260 du Code de Commerce ne donne aux matelots engagés au fret, — et l'engagement à la part est exactement le même que l'engagement au fret — cet article ne donne aux matelots qu'une action réelle sur le fret des marchandises sauvées; l'article 259, abrogé par la loi du 12 août 1885, permet au contraire aux matelots engagés au voyage ou au mois de se faire payer sur les débris du navire. Si donc la loi refuse aux matelots engagés au fret ou à la part toute action sur les débris du navire, c'est qu'ils n'ont pas de privilège sur le navire, et qu'ils ne viennent sur le fret que comme associés demandant leur part du fonds commun.

Cette opinion est aujourd'hui abandonnée; les auteurs plus récents (1) se prononcent contre l'idée de société et pour celle de louage de services. Et la jurisprudence a suivi l'évolution de la doctrine.

D'après les juristes actuels, la combinaison des articles 259 et 260 n'a nullement la portée qu'on lui prête : elle ne veut point dire, ainsi qu'on le prétend, que les marins engagés au fret ou à la part n'ont pas de privilège sur le navire. Le législateur a estimé seulement que, pour les intéresser au succès de l'expédition, il ne devait pas, au cas de naufrage, leur donner des droits sur les débris du bateau. On comprend que tous les privilèges existant sur le navire ne soient pas étendus aux débris. Et voilà écartée l'objection fondée sur l'intention du législateur.

Mais il est, pour les auteurs modernes, une raison positive et péremptoire contre la thèse de l'association : il manque, en l'espèce, pour qu'il y ait société, une condition essentielle : l'*affectio societatis*, ou l'intention des parties. L'intention de l'armateur est bien de laisser les gens de mer dans leur situation subordonnée; et il ne traite point avec eux d'égal à égal.

---

(1) Lyon-Caen et Renault, *Traité de dr. commercial*, T. 5., n° 356, p. 246 ; de Valroger, *Droit maritime*, T. 2, n° 525 ; Boistel, *Précis de dr. commercial*, n° 1220 ; Desjardins, T. 1, n° 126 et T. 3, n° 673.

La question a repris, tout récemment, un vif intérêt d'actualité. Dans les réunions des commissions paritaires qui ont siégé en 1920 au ministère de la Marine, à propos de l'application à la pêche de la loi de huit heures, et dans le but de se soustraire à cette nouvelle exigence, qu'ils jugeaient avec raison inapplicable et ruineuse, les armateurs ont déclaré, par l'organe de leurs syndicats, qu'ils considéraient et avaient toujours considéré les marins comme des associés, non comme des salariés. Ainsi croulerait la thèse actuelle : car voilà bien l'*affectio societatis*, affirmée par les seuls qui aient pour cela compétence et autorité.

La controverse est-elle dirimée par cette affirmation ? Nous estimons que la question reste entière : il ne dépend pas des armateurs de changer un contrat en un autre ni de transformer en associés de simples salariés.

Les armateurs, qui se sont prononcés au nom de leurs collègues, et, pour éviter un mal présent, ont engagé l'avenir, ces armateurs ont-ils bien réfléchi ? Ont-ils vu toute la portée de leur déclaration ? Ils étaient, nous avons pu le constater, sincères et convaincus. A leur conviction nous pourrions opposer celle d'autres armateurs qui n'acceptent ni la théorie ni les conséquences. Elles sont, en effet, fort graves. Le gérant d'une association est responsable de sa faute, même légère ! (1). C'est la porte ouverte à toutes les chicanes, à la procédure sans fin ! C'est l'armateur obligé de livrer toute sa comptabilité, et non pas seulement, comme aujourd'hui, certaines factures spécifiées dans la charte. « Le trait propre à la société, dit M. Thaller (2), c'est l'obligation pour le gérant de répondre de son administration, et d'indemniser ses consorts, lorsqu'il a fait preuve d'impéritie. » Quelle est pour l'armateur la contre-partie ? En quoi consiste la rémunération, qui doit couvrir et légitimer la responsabilité du gérant ? Elle n'existe point. Mais au nom de quel principe, et de quel droit le capitaine commandera-t-il des hommes qui ne sont plus des employés, mais des coassociés ? Et si les pêcheurs négligent les intérêts de l'association,

(1) Art. 1992. C. Com.

(2) *Traité élément. de Droit commercial*, p. 263.

quelle sera la ressource de l'armateur ? Quel recours peut-il avoir contre des hommes qui, en fait, sont irresponsables ? La théorie de l'association écrase l'armateur et ne lui donne aucune compensation, sauf peut-être celle d'écarter l'application de la loi de huit heures ! C'est insuffisant.

Mais la société est une arme à deux tranchants, qui peut aussi bien se retourner contre les marins. Nous avons entendu soutenir, à la barre, par des avocats distingués, cette thèse de l'association entre l'armement et les pêcheurs. Et nous avons été frappé de la perpétuelle contradiction et du malentendu qui courait d'un bout à l'autre des plaidoiries. Il était question de salaires, toutes les fois que les marins y avaient avantage, de droits d'associés, quand cela tournait à leur bénéfice. Il faut pourtant choisir : ou les marins sont des employés, et ils touchent des salaires, avec toutes les garanties dues aux salaires. Ou ils sont des associés, et ils touchent des dividendes, dont le versement et la quotité sont déterminés par le contrat d'association. Mais on ne peut faire d'eux à la fois, ou à volonté, selon les besoins de la thèse et du moment, des salariés et des associés.

Si les marins ne sont plus des salariés, sont-ils encore autorisés à faire des versements, et à toucher des prélèvements sur la Caisse de Prévoyance et celle des Invalides ? Pour en maintenir le bénéfice à des associés, il faudrait, croyons-nous, faire une nouvelle construction juridique : en quoi peut-être les casuistes du droit seraient quelque peu embarrassés.

S'ils ne sont point des employés, les pêcheurs ne peuvent plus se grouper en syndicats ouvriers, ni réclamer en leur faveur les privilèges dont jouissent les salaires. Les gages et loyers du capitaine et autres gens de l'équipage employés au dernier voyage sont privilégiés sur le navire : ils viennent ici toutefois après certains frais (1). Ils sont privilégiés sur le fret (2), et là, ils ne sont primés par aucune autre créance.

(1) C. Com., art. 191.

(2) C. Com., art. 271 et 272.

Ces salaires sont incessibles et insaisissables, à moins qu'il ne s'agisse de « loyers de maison, subsistance ou hardes, qui leur ont été fournies du consentement du commissaire de la Marine et des autres officiers chargés du détail des classes », et il faut que les dettes « aient été apostillées par lesdits officiers sur les registres et matricules des gens de mer. A défaut de quoi, les créanciers ne pourront, sous quelque prétexte que ce soit, réclamer la solde des matelots et pourront seulement avoir recours sur leurs autres biens » (1). Les tribunaux maintiennent ces privilèges aux gens de mer engagés au fret ou au profit et donc les considèrent comme des salariés (2). Va-t-on, d'un coup, bouleverser toute cette législation et cette jurisprudence ?

Un arrêt de la Cour de Rennes (3) décide que la portion attribuée à l'équipage engagé au profit lui est, en principe, acquise dès l'arrivée en France du bâtiment. L'armateur ne pourrait se soustraire à l'obligation de la payer, si le navire se perdait dans un voyage entrepris pour porter les produits de la pêche du port de retour au port de vente. Cela cadre mal, ou cela ne cadre pas du tout avec la thèse de l'association : les associés doivent courir tous les risques, en particulier les risques du voyage qui conduit la pêche au port de vente, puisqu'il est entrepris dans l'intérêt commun.

Aujourd'hui les avances sont à valoir : jamais les armateurs ne réclament quoi que ce soit au pêcheur qui n'a pas gagné toutes ses avances. Les chartes-parties déclarent même que, en tout état de cause, l'argent versé aux marins leur est acquis définitivement. Que prévale la doctrine de l'association, et il faudra décider que les marins devront rendre le trop perçu, et que leur gain peut être réduit à zéro.

Le gouvernement, appuyé sur cette thèse de l'association, ne s'est-il pas avisé de faire porter la taxe de guerre sur les parts qui revenaient aux équipages ? Déduction logique, mais qui suffit à faire juger de la fausseté du principe.

---

(1) Ordonnance 1er nov. 1745.

(2) Cass., 14 mai 1873. — Journal Jurisprudence : Marseille, 1874-2-51 ; Jurisprud. Havre, 1874-2-85 ; S., 1873-1-409 ; P., 1873-990 ; D. P., 1874-1-103.

(3) Rennes, 9 juillet 1860, D. P., 61-2-210.

Telles sont les conséquences graves de part et d'autre ; elles sont largement suffisantes pour faire écarter la thèse de l'association. A quoi bon vouloir violenter la nature des choses ? Personne n'y gagne; et tout le monde est exposé à y perdre.

Les marins l'ont-ils saisi ? Ont-ils compris qu'il ne fallait pas lâcher la proie pour l'ombre ? Leurs représentants ont-ils vu les conséquences de la théorie, et senti que leurs troupes, peu fidèles déjà, leur échapperaient complètement ? Ils n'ont pas accepté le cadeau, jugé dangereux, que leur offraient les armateurs. M. Ehlers, délégué du syndicat des Inscrits de Dunkerque, insista, lors des réunions, pour que fût réglée l'application de la loi de huit heures : ce qui ne se comprend point du tout entre associés. Le sous-secrétaire d'Etat de la Marine marchande, dans la circulaire du 4 mars 1920, déclare : « En ce qui concerne les articles... relatifs à la durée journalière du travail, et à l'organisation du service, les dispositions adoptées doivent être considérées comme constituant les accords entre les organisations nationales d'employeurs et d'employés prévus par l'article 15 du décret du 24 février 1920, organisations représentées dans la commission par des délégués qu'elles avaient elles-mêmes choisis. »

La commission ne s'est donc pas ralliée à la thèse de l'association : les armateurs peuvent, sans scrupule, retirer leur affirmation et leur théorie. Quant aux pêcheurs eux-mêmes, ils ne s'y sont jamais trompés : ils n'ont point été tentés par la situation d'associés, et ils se sont toujours regardés comme des salariés. De leur côté manque certainement l'*affectio societatis*. Cela ne les diminue ni ne les rehausse, cela les laisse à leur place, et c'est plus conforme au droit et à la réalité. Ils pourront même y gagner les quelques cents francs que l'Etat doit leur rendre, à n'en pas douter : la taxe de guerre n'était pas un impôt sur les salaires.

Mais dans quelle catégorie connue faut-il faire rentrer les salaires des pêcheurs ? Les contrats entre armateurs et marins ne ressemblent guère aux contrats de travail ordinaires : et c'est pourquoi on a hésité à les y faire entrer.

A « la morue », les hommes travaillent aux pièces; le « cinquième » des chalutiers est une forme de la participation aux bénéfices; le « tiers » et les « 26 % » sont une combinaison du salaire aux pièces et de la participation aux bénéfices.

Telles est, nous semble-t-il, la vérité : cela violente beaucoup moins la réalité et les principes que la prétendue association entre les armateurs chefs d'entreprise et les pêcheurs ouvriers.

SIXIEME PARTIE

Syndicats

CHAPITRE I.

Syndicats d'Armateurs

Un syndicat par centre d'armement. — Manque de solidarité. — Comité central des Armateurs de France. — Une Fédération de l'armement aux grandes pêches? — Contradiction.

Dans tous les centres d'armement, les propriétaires de bateaux se sont constitués en syndicat. Comme les peuples heureux, ces groupements n'ont pas d'histoire. Il serait fastidieux de raconter l'origine, et la formation de chacun d'eux : ils se ressemblent tous. Disons tout de suite que la solidarité n'est pas le fort des syndicats d'armateurs : aux réunions, on discute, mais on s'entend. On prend des décisions à l'unanimité; peut-être même va-t-on jusqu'à menacer de sanctions ceux qui manqueront aux engagements pris. A peine les délibérations sont-elles terminées, à peine les résolutions sont-elles votées, dès que les armateurs ont quitté le siège du syndicat, ils se font une acharnée concurrence. C'est pour cela qu'il est si difficile de faire la monographie de la grande pêche : en principe, le denier à Dieu est de cinquante francs, en fait il ira jusqu'à quatre cents ou même cinq cents. Les avances ne doivent pas dépasser douze cents francs, dans la pratique elles montent à deux mille ou deux mille cinq cents francs. L'armateur en défaut a toujours une ressource : c'est d'accuser ses capitaines ou patrons de pêche, qui ont outrepassé les instructions. Bien

naïfs sont ceux qui s'y laissent prendre ! En réalité, personne n'y est pris. Les syndicats ne s'arrangent pas mieux entre eux que les membres d'un même syndicat. Les armateurs de Fécamp et Saint-Malo ont, en 1920, élaboré une charte-partie commune, la charte des 26 % : à Fécamp aussitôt les 26 se sont mués en 27 %. Et cela ne s'arrêtera pas là !

Les syndicats de l'armement se réunissent en une vaste confédération : le *Comité central des Armateurs de France*, dont le siège est 73, Boulevard Haussmann, Paris. C'est une puissante organisation, dont les services fonctionnent de façon parfaite. Les armateurs et leurs groupements trouvent là, en temps voulu, tous les renseignements nécessaires. Dès que paraît une loi, dès qu'une décision de justice est formulée qui peut intéresser l'armement, loi et décision sont étudiées, discutées, exposées en des circulaires qui sont parfois des modèles de netteté et de précision. Récemment s'est formée, au sein du *Comité*, une section des grandes pêches, réclamée depuis longtemps par les intéressés. N'aurait-elle pas avantage à se détacher complètement et à fonctionner de façon indépendante ? Bien des armateurs le pensent, et voudraient fonder une *Fédération de l'armement aux grandes pêches*, qui, placée au centre des ports, leur rendrait, affirment-ils, autant de services, et leur coûterait moins cher. C'est peut-être là en effet qu'est la vérité: l'armement de Terre-Neuve et d'Islande a peu de points communs avec l'armement au long cours et au cabotage. Une Fédération, comprenant tous les membres de la même industrie et ne comprenant qu'eux, telle est peut-être la forme des groupements de l'avenir : il n'y a aucun intérêt à réunir des hommes et des syndicats qui ne se ressemblent guère, sauf par le nom.

Sous quelque forme que ce soit, les armateurs tiennent à se grouper : ils ont raison. Mais comment expliquer leur opposition aux syndicats de pêcheurs, et leurs refus de les reconnaître et de traiter avec eux ? Sans doute les groupements de marins ont été fondés, et menés, trop souvent, par des révolutionnaires violents, dont le vocabulaire était fertile en injures : c'est fort regrettable. Mais c'est l'affaire des pêcheurs eux-mêmes. Aussi bien à plusieurs reprises les armateurs ont déclaré qu'ils traiteraient avec leurs hommes

individuellement, et n'auraient de rapports avec aucun syndicat. Il y a là un abus certain; il y a surtout une formidable contradiction. On n'en est pas, dans ce monde, à une contradiction près. Du moins parfois elles se dissimulent avec plus d'habileté ou s'affirment avec moins de désinvolture.

CHAPITRE II

Syndicats de Pêcheurs

I. — *SYNDICATS DE DUNKERQUE ET GRAVELINES*

Fondation. — Agitation en 1910-1911

Un syndicat d'inscrits maritimes, dans lequel étaient entrés quelques pêcheurs, s'était fondé, en 1907, à Dunkerque et à Gravelines ; M. Decoutter y remplissait les fonctions de secrétaire.

Pendant trois ans, son action fut calme et point du tout révolutionnaire ; il se réveilla en 1910 et fit alors parler de lui. M. Rivelli était arrivé dans le pays vers la fin de janvier ; il multiplia les conférences à Dunkerque et Gravelines : Dunkerque resta calme, mais Gravelines entra en effervescence.

La 31 janvier, les navires décident de suspendre tout travail d'armement, jusqu'à l'acceptation par les armateurs des conditions du syndicat. Des bandes de pêcheurs parcourent les rues et chantent l'Internationale : les équipages qui se rendent aux revues sont obligés de rebrousser chemin (1).

Les armateurs font quelques concessions : ils accordent 5 centimes par petite morue pêchée en plus des 20 tonnes prévues, et ils renoncent au comptage des morues dans les magasins. « Tout ou rien », répondent les marins, et ils continuent l'agitation.

(1) *Croix du Nord*, 4 février 1910.

Le 3 février, devait avoir lieu, à Gravelines, une réunion d'arbitrage, à laquelle auraient pris part le maire, le juge de paix, et l'administrateur de la Marine : il s'agissait de chercher un terrain d'entente. Les armateurs ne parurent pas (1).

Le 4 février, le conflit devient aigu : les ouvriers se sont joints aux marins et personne ne travaille plus aux préparatifs de départ. Aucun équipage ne passe aux bureaux de la Marine : les grévistes montent, aux portes, une garde sévère et rallient les hésitants.

Le vendredi 11 février, après midi, à Gravelines, un millier de manifestants, parmi lesquels 400 femmes, vont chercher à la gare le citoyen Decoutter, secrétaire du syndicat. Des drapeaux rouges figurent dans le cortège. Les manifestants poussent des cris devant les maisons des armateurs. Les gendarmes veulent rétablir l'ordre et sont bousculés : deux d'entre eux sont renversés et blessés.

On placarde en ville une affiche, signée de M. Rivelli, secrétaire général de la Fédération nationale, et portant diverses revendications : l'application des conditions de la précédente campagne de pêche ; la suppression de la retenue de 3 % pour la Caisse de secours; l'obligation pour les armateurs de peser et de vérifier les produits de pêche sur le quai, et sous le contrôle de l'équipage : la suppression des réserves sur les morues rousses ou d'odeur ; la reconnaissance de l'Administration maritime comme arbitre des litiges (2).

Le 13 février, M. Chéron arrive sur les lieux, et a tout de suite une entrevue avec les armateurs. Une entente intervient sur les bases suivantes :

Les petites morues — voltigeurs — seront payées 20 centimes par queue jusqu'à concurrence de 6 % sur la pêche totale;

La vérification s'effectuera sur les quais, au débarquement, pour la retenue sur les morues rousses ou d'odeur. Le contrôle se fera en présence du capitaine et de deux matelots de l'équipage. En cas de contestation, on fera appel à un courtier juré, qui prononcera définitivement;

(1) *Ouest-Eclair*, 5 février 1910.
(2) *Croix du Nord*, 12 février 1910.

Les marins recevront une indemnité, quand le départ pour les lieux de pêche ne se fera pas au jour indiqué ;

Une caisse d'assurance sera constituée et les statuts prévoiront la présence dans le comité de délégués des marins (1).

En décembre 1910, M. Decoutter donnait sa démission de secrétaire du syndicat. Rentré dans le rang, il serait, déclarait-il, plus indépendant « pour combattre certains détracteurs qu'on dénomme révolutionnaires, et dont l'unique souci consiste à ne jamais se préoccuper du sort de leurs camarades, mais bien à faire de l'obstruction dans les réunions. » Il ne voulait pas que disparût l'organisation ; il quittait le comité, mais simple syndiqué, il veillerait, et empêcherait les desseins de ceux qui avaient intérêt à la voir tomber (2). C'est bien toujours la même histoire qui se recommence : les uns font de la démagogie et de la surenchère pour arriver ; les autres, parvenus, font de la « conservation » pour rester. Les victimes sont les malheureux syndiqués.

Au début de 1911, l'agitation recommençait. Dans les premiers jours de février, aucun engagement n'était encore conclu, et le départ de la flottille était fixé au 15 de ce mois. Les pêcheurs avaient présenté de nouvelles revendications, que les armateurs déclaraient ne pouvoir accepter. Les ouvriers faisaient cause commune avec les équipages. Tous les préparatifs pour l'armement des goélettes étaient suspendus, et l'on se demandait si la campagne de pêche ne serait pas supprimée, ou du moins fort compromise (3).

Puis, tout à coup, la situation se détend : M. Rivelli est occupé ailleurs. Armateurs et marins s'entendent, et le départ s'effectue dans les conditions normales.

Depuis lors, le syndicat est entré en sommeil : léthargie ou mort ? Les résultats, dans les deux cas, sont identiques. Ainsi finissent les agitations et les organisations révolutionnaires.

---

(1) *Croix du Nord*, 14 février 1910.
(2) *Ouest-Eclair*, 13 décembre 1910.
(3) *Ouest-Eclair*, 2 février 1911.

II. — *LE SYNDICAT DANS LA REGION MALOUINE*

Commencement d'agitation en 1909. — Reprise en 1910 : l'arrangement Chéron. — En 1911 : les événements de Cancale. — Derniers soubresauts en 1912. — Mort du syndicat et atteinte à l'idée syndicale : les responsables.

La Confédération Générale du Travail, qui prit pied, il y a quelque vingt ans, au pays de Saint-Malo, se dit un jour qu'il était, dans cette région, une force encore inutilisée et qu'on pourrait mettre au service de l'idée révolutionnaire. Au début de 1909, elle lança un manifeste aux Terreneuviers. On devinait tout de suite l'origine de cette palabre, mais aussi l'incompétence totale — et avouée — de ses auteurs.

Debout, les damnés de la terre,
Debout, les forçats de la faim !

Le couplet n'y était pas, mais l'idée s'y délayait. Qu'on en juge !

CAMARADES,

Pendant que, éloignés de vos familles, vous courez sur les Bancs de Saint-Pierre-Miquelon et de Terre-Neuve et que vous êtes exposés aux plus graves dangers ; pendant que, *pour gagner le pain des vôtres, vous sacrifiez votre santé et souvent votre vie ;* que font vos armateurs ?

Ils s'entourent de luxe, font construire des chalets qui sont presque des châteaux, roulent en automobile, étalent un luxe effréné dans les Casinos à la mode !

Et quel argent sert à payer les fêtes qu'ils s'offrent ?

Le vôtre, camarades ; celui que vous gagnez à la sueur de votre front, et au péril de votre vie, mais qu'ils empochent à votre place.

Vos familles croupissent dans la misère, malgré votre énergie, malgré votre épuisant labeur ; pourquoi ? *Parce qu'on vous donne des salaires de famine, parce qu'on vous exploite honteusement.*

N'avez-vous pas assez souffert, camarades ?

N'avez-vous pas assez enrichi vos armateurs ?

Est-ce que les plaintes de vos femmes, de vos enfants, ne vous font pas comprendre *que cette situation atroce n'a que trop duré ?*

Si, camarades, vous avez assez, vous avez trop souffert. Et c'est parce que beaucoup d'entre vous nous ont chargés d'intervenir, que nous lançons aujourd'hui cet appel à tous les marins terreneuviers.

Syndiquez-vous, camarades, si vous êtes des *hommes conscients, si vous voulez des salaires meilleurs*, si vous voulez enfin *conquérir un peu de justice et un peu de bien-être.*

A votre retour en France, *ne contractez aucun engagement pour la campagne de 1910*, avant d'avoir donné votre adhésion au Syndicat, où vous serez tous groupés, et qui se chargera de faire augmenter vos salaires, selon la justice.

Pas d'hésitation, camarades. *Souvenez-vous que l'union fait la force.* Si votre Syndicat est fort, *vous ne serez plus des esclaves, vous ne serez plus considérés comme des bêtes de somme, de production, et le soleil luira enfin un peu pour vous.*

Ce sont toutes les injures du répertoire, c'est le ronron de la prédication révolutionnaire. De revendications précises, de discussion positive, point ! Des mots et des sons : rien de plus !

L'idée, du moins, était lancée. Après la campagne, à la fin de 1909 et dans les premiers jours de 1910, on la reprit, cette fois avec ardeur. MM. Vignols et Gautier, spécialistes des questions maritimes, celui-ci trésorier de la Fédération des Inscrits, apportèrent leur concours ; M. Batas, un des leaders socialistes malouins, organisa la propagande. La C. G. T. s'était adjoint deux hommes du métier, Bédat, et Lamandé, qui fut nommé secrétaire du syndicat en formation. Des conférences furent faites dans toutes les localités de la côte : Cancale, Cherrueix, Hirel, Saint-Benoît, Châteauneuf, Miniac-Morvan, Saint-Pierre-de-Plesguen, Plesder. « Cela mordait », disaient les marins qui gardent toujours le langage de leur métier. Le « retour », avait-il été faible ? Les pêcheurs croyaient-ils avoir des raisons de se plaindre ? Sentaient-ils vraiment la nécessité de s'unir ? Ou comprenaient-ils mieux les explications simples et précises de Bédat et de Lamandé, compétents et point farouches, que l'incohérente diatribe de la C. G. T. ? Il y eut vraiment un embryon de syndicat. A Cancale, 700 hommes donnèrent leur nom et partout il y eut des adhésions. Certains préjugés aidèrent bien un peu au résultat : les Terreneuviers étaient convaincus que le gouvernement les soutenait et obligerait les armateurs à capituler. Ils recevaient comme des communiqués du ministère les objurgations qu'on leur lisait le dimanche sur la « pierre du cimetière » pour les engager à « tenir bon ». Or chacun sait le culte que les marins, et en particulier les pêcheurs, ont pour l'Etat, qui peut tout faire, sauf, peut-être, comme le Parlement anglais, un homme d'une femme.

Il y eut, sur la côte, un moment d'émotion : les engagements ne se signaient pas ; à la foire du Vieux-Bourg, pas un seul ne s'ébaucha. Les années précédentes, au 15 janvier, tous les équipages étaient formés : en 1910, à cette date, aucun bateau n'était au complet. On se demanda sérieusement s'il y aurait une campagne de pêche. Les têtes étaient montées ; les discussions devenaient ardentes. Le syndicat rédigeait des affiches injurieuses et violentes et prononçait des paroles de provocation. Il lançait de sonores appels « aux camarades pêcheurs terreneuviers des régions malouine, dinannaise, briochine et granvillaise ». « Camarades, disait l'un d'eux, vous êtes au tournant dangereux de votre histoire ! Ou vous maintiendrez vos premiers desiderata jusqu'à l'entrevue proposée (avec les armateurs) ; et, en ce cas, c'est la réalisation de vos espérances; ou vous accepterez les offres que l'on vous fait individuellement, et l'avenir sera aussi sombre que le passé... Camarades, refusez tout engagement individuel, repoussez tous les racoleurs, et, confiants en vos délégués, restez stoïques à votre poste de combattants pour la justice et vos droits de travailleurs conscients. »

Cependant, le temps passait et n'apportait pas de résultats. Bon nombre de pêcheurs ne prirent pas garde au « tournant dangereux de l'histoire » et s'engagèrent. Le délégué fédéral de Dinan, M. Roulier, afin d'enrayer le mouvement, envoya aux pêcheurs un avis, dont on goûtera le début familier et savoureux: « Des capitaines peu délicats, mais roublards, recherchent, parmi les Terreneuvas, les bonnes poires, au cerveau passablement épais (1). »

Cancale, du moins, restait fidèle. Le secrétaire de la Fédération des Inscrits maritimes, M. Rivelli, vint apporter en cette ville la bonne parole et fit une réunion, le 12 décembre, dans une salle de cinématographe. Bédat présentait les orateurs ; Lamandé, jugé sans doute trop raisonnable, était absent ; il ne reparut plus. MM. Gautier et Vignols parlèrent. Celui-ci, dit l'*Ouest-Eclair*, broda un petit discours sur une pensée de Victor Hugo : « Vivre, c'est lutter :

(1) *Ouest-Eclair*, 19 janvier 1910.

lutter, c'est vivre. » Puis M. Rivelli prit la parole et déclara d'abord qu'arrivant du Midi « il n'avait point trouvé de changement d'atmosphère dans cette salle où les Bretons s'entassent et qu'il se croyait transporté dans une réunion à Marseille (1). » Les Cancalais, et Cancalaises surtout, embrassèrent avec enthousiasme la cause du syndicalisme. Ils parlaient manifestations, sabotage, représailles, révolution, tout comme à la C. G. T. A un moment même, le drapeau rouge était prêt : il ne sortit pas. Un incident malheureux faillit mettre le feu aux poudres et provoquer des violences. A la suite d'une discussion, un honorable conseiller municipal de Saint-Malo, M. Gallet, poursuivi par un marin, nommé Clouet, lui creva un œil avec le canon de son fusil ou plus probablement avec le chaton de sa bague. Cela devint de l'effervescence ; les Terreneuviers parlaient d'un « crime des armateurs ». Pour un peu, on eût affirmé la préméditation. A des provocations violentes par affiches, les armateurs répondirent par des mots malheureux. « Les pêcheurs sont trop bêtes, avait dit l'un d'eux ; ils devraient manger de la brique pilée. » Les femmes n'étaient pas les moins exaltées et ne parlaient de rien moins que de lyncher les armateurs.

M. Rivelli avait donc pris la tête du mouvement, et cela ne devait pas contribuer à la détente. Les armateurs refusaient de discuter avec le syndicat. Ils voulaient bien, comme autrefois Sa Majesté le Roi de France, écouter les doléances de leurs hommes. A peine supportaient-ils le mot de « revendications ». Ils n'entendaient pas qu'on traîtât avec eux de puissance à puissance. Ce n'était pourtant pas, chez eux, l'opinion unanime : il en était, parmi eux, qui comprenaient la légitimité du syndicat des pêcheurs et qui saisissaient la faiblesse et l'illogisme des raisons qu'on opposait à son existence. Ils voyaient bien qu'elles n'étaient, en fin de compte, qu'une dédaigneuse fin de non-recevoir. Mais ceux-là même n'auraient voulu avoir affaire qu'aux Terreneuviers et non à des étrangers, et, comme ils disaient, à des saboteurs et des révolutionnaires.

---

(1) *Ouest-Eclair* du 14 déc. 1910.

Les pêcheurs avaient formulé leurs revendications :

1° Le mille de morues devra être ramené de 30 à 25 quintaux : certains bateaux pouvant ne pêcher que la petite morue, et la moyenne d'ailleurs ne dépassant guère 27 quintaux.

2° Au retour, dès l'arrivée du bateau à un port quelconque de France, la moitié de l'équipage sera licenciée. On ne conservera que les hommes absolument nécessaires, lesquels passeront au cabotage et seront payés à ce titre. Le déchargement de la morue devra s'effectuer par les soins de l'armateur, les marins ne s'étant engagés que pour faire la campagne.

3° Les avances seront augmentées : et le payement en sera fait en une seule fois.

4° Les goélettes qui allaient deux fois à Saint-Pierre pour vendre leur morue n'iront plus qu'une seule fois : on évitera ainsi une perte de temps préjudiciable aux marins (1).

Les armateurs ne voulaient pas discuter les revendications des pêcheurs et pourtant ils les discutaient. Ils élaborèrent une nouvelle charte-partie, que les Terreneuviers feignirent d'ignorer à leur tour. Ce chassé-croisé pouvait durer fort longtemps, sans résultats: et le temps passait, précieux. Le sous-secrétaire d'Etat à la Marine, M. Chéron, homme aimable et habile, flaira un peu de bien à faire et une ample moisson de popularité à cueillir. Il vint à Saint-Malo, soufflant au député de la circonscription ce que celui-ci appelait « son arrangement ». Le 18 janvier 1910, aux bureaux de la Marine, il réunit à part les armateurs et les marins. Les délégués des armateurs étaient : MM. de Boismenu, président du syndicat des armateurs de Saint-Malo ; Quéma, Robin, Fromal, Aristide Lehoërff, de Cancale, et Riotteau, de Granville (2). Ceux des pêcheurs étaient : MM. Jules Leclerc, pour la région de Cancale ; Arsène Govin, pour Granville ; Marie-Ange Lucas, pour Plouër ; Lebreton, pour Saint-Malo ; Pierre Lefeuvre, pour Dinan, et M. Rivelli. Le sous-secrétaire d'Etat, malgré ses efforts, ne put obtenir une discussion commune ni un contrat commun entre les deux parties : il se heurta à l'opposition formelle et unanime des armateurs. Il fut donc contraint à faire la navette entre les deux groupes et à leur soumettre successivement les questions en litige. Le manège dura cinq heures. M. de Bois-

(1) *Ouest-Eclair*, 6 déc. 1909.

(2) *Nouvelliste de Bretagne*, le 19 janvier 1910.

menu, au nom des armateurs, reconnut l'existence du syndicat des Terreneuviers. Les armateurs acceptèrent différentes rédactions plus claires et plus favorables aux marins; ils augmentèrent de 25 francs les avances à valoir, mais refusèrent le payement des sommes en une seule fois, en quoi d'ailleurs ils défendaient l'intérêt des hommes autant que le leur (1).

Il fut dressé procès-verbal de la réunion. « L'an mil neuf cent dix, le 18 janvier, le sous-secrétaire d'Etat à la Marine, pour mettre fin aux contestations existant entre armateurs et inscrits à la pêche de Terre-Neuve, a réuni successivement les syndicats des armateurs et le syndicat des Inscrits, aux Bureaux de l'Inscription maritime. »

« Après avoir engagé des pourparlers avec ces syndicats, le sous-secrétaire d'Etat a reçu : 1° des syndicats des armateurs ; 2° des délégués du syndicat des Inscrits, les engagements ci-annexés d'accepter pour la campagne 1910 la charte-partie jointe au présent procès-verbal. »

« Ces documents seront versés aux archives de l'Inscription maritime. Ils sont remis, à cet effet, à M. l'administrateur principal Thomas.

Saint-Malo, le 18 janvier 1910.

Signé : Henri Chéron.

Le document porte la seule signature de M. Chéron : les armateurs n'avaient pas consenti à ce que la signature de leurs présidents fût apposée à côté de celle des inscrits. Quelques armateurs, restés après les autres, échangèrent avec les syndiqués des poignées de main : M. Chéron voulut voir, dans ce geste, une reconnaissance publique du syndicat nouveau-né des pêcheurs de morue. Armateurs et inscrits, dans des lettres communiquées à la presse, remercièrent M. Chéron de ses efforts et de son heureuse intervention (2).

Tout le monde parut enchanté de l'issue de la lutte. Les plus heureux, à notre avis, furent les dirigeants du syndicat:

---

(1) *Ouest-Eclair*, le 19 janvier 1910.

(2) *Ouest-Eclair*, 25 janvier 1910.

ils clamèrent leur triomphe. Triomphe modeste, il faut bien le dire. Ils avaient su se contenter de peu; car ils avaient commencé de comprendre qu'ils ne tiendraient plus longtemps les pêcheurs, qui déjà leur échappaient. M. Rivelli avait plastronné jusqu'au bout : mais il avait senti que le terrain croulait sous leurs pieds. Il poussa, croyons-nous, un soupir de satisfaction quand fut terminé l'arrangement, sans qu'il eût été contraint à une reculade trop manifeste.

***

L'agitation recommence autour des pêcheurs, dès leur retour en France, dans les ports mêmes où ils viennent débarquer la morue. Elle se continue, à leur rentrée dans les villages. Et la Fédération des inscrits « estimant que le moment psychologique est venu pour affirmer les revendications des pêcheurs de Terre-Neuve, décide d'envoyer son secrétaire général, M. Rivelli, en tournée de propagande » (1).

Au nom du syndicat des marins, M. Rivelli envoie au président du syndicat des armateurs une lettre qu'il affirme courtoise, et dans laquelle il expose les revendications des Terreneuvas :

Le mille de morues sera ramené de trente à vingt-cinq quintaux ; — Il sera tenu un carnet spécial à chaque doris, et sur lequel on inscrira le nombre de morues pêchées sur cette unité. — La moitié de l'équipage sera licencié au premier port français touché par le navire et renvoyée dans ses foyers aux frais de l'armateur. — Les avances à valoir seront augmentées.

A ces revendications exposées par M. Rivelli les armateurs ne répondent pas. Le secrétaire des Inscrits s'y attendait. Le 29 janvier, à Cancale, il fait une conférence sous le marché au poisson. Il rappelle l'agitation de l'année précédente et déclare : « Les armateurs n'ont pas daigné répondre à la lettre que les délégués des pêcheurs leur ont écrite, et qui contenait les revendications des marins. Ils ont préféré modifier la charte-partie de 1910 et la faire connaître par la voie de la presse. La Fédération n'a pas à s'émouvoir de ce manque de politesse du syndicat, encore moins de ses

(1) *Ouest-Eclair*, 30 janvier 1911.

propositions officieuses. S'il plaît à ces messieurs d'ignorer l'organisation syndicale légalement constituée, officiellement reconnue, celle-ci a le devoir de passer outre à ce dédain, de poursuivre son œuvre de justice et d'émancipation, et de s'imposer par son esprit de pondération, de raison et de légalité » (1). Puis l'orateur reproche aux syndiqués de n'avoir pas rempli tout leur devoir, de n'avoir pas eu le courage nécessaire pour se défendre et stigmatise les non syndiqués, qui ont profité des avantages obtenus par les autres, sans travail personnel, sans peine, comme des parasites. Tout cela, en somme, n'était point malhabile.

M. Rivelli demande à l'administration maritime de provoquer un débat contradictoire entre pêcheurs et armateurs. Il est informé par M. Nouët, l'administrateur en chef de l'Inscription maritime, que « MM. les armateurs de Saint-Malo, ayant arrêté les conditions d'engagement avec leurs équipages, estiment qu'une entrevue avec les représentants du syndicat des marins inscrits, en vue de modifier les dites conventions, est inutile. » De Cancale il reçoit une réponse identique. Il en exprime sa joie. Les armateurs « ne pouvaient mieux légitimer l'action et les revendications du syndicat. S'ils refusent de discuter, c'est moins par esprit patronal que par peur de voir éclater, enfin, la vérité sur la possibilité qu'ils ont d'accorder à leurs équipages un peu plus de célérité et d'honnêteté dans le règlement de leurs comptes de pêche, et un salaire correspondant à leur travail. N'ayant pas voulu faire la preuve publiquement que le mille de morues pêchées en 1910 était, en moyenne générale, supérieur à 25 quintaux (2), nous avons le droit de déclarer que ce taux, par nous réclamé, est juste. Nous le maintenons donc » (3).

M. Rivelli avait manifesté l'intention de pénétrer avec les marins dans les bureaux de l'Inscription maritime et de discuter, en leur nom, les conditions des chartes-parties. Le 3 février, les armateurs se réunissent : les décisions devaient rester secrètes; elles furent divulguées par l'*Ouest-*

(1) *Ouest-Eclair* du 30 janvier 1911.
(2) Nous respectons le texte de la lettre écrite par M. Rivelli.
(3) *Ouest-Eclair*, 9 février 1911.

Eclair (1). Ils avaient résolu : « Si une difficulté s'élève entre un armateur et un équipage, au point de rendre l'accord impossible, les collègues de l'armateur se solidariseront avec lui et suspendront leurs armements, plutôt que de céder à des exigences qu'ils déclarent ne pouvoir satisfaire. Aux bureaux de l'Inscription maritime, l'armateur s'enquerra près des agents de la qualité du délégué des pêcheurs, et, après avoir fait constater que ce délégué n'est ni employé de la marine, ni capitaine, ni marin venant pour signer son engagement, il prendra ses papiers et ses valeurs et se retirera. »

M. Rivelli proteste auprès des administrateurs :

« Les armateurs *syndiqués* oublient que, s'ils sont les maîtres absolus dans leurs maisons de commerce et leurs dépendances, ils ne peuvent pénétrer dans vos bureaux qu'avec votre autorisation; que, l'obtenant, ils se doivent d'être soumis et respectueux de votre autorité; qu'ils n'ont pas le droit d'interpeller ni celui de commander un seul de vos employés; encore moins celui de les obliger à leur faire connaître l'identité d'une personne, quelle qu'elle soit, qui se trouve dans vos bureaux; que vous n'avez pas à connaître, surtout à ratifier, une décision quelconque d'un syndicat, fût-il celui des armateurs. Tous ces oublis sont profondément regrettables et la décision de ces messieurs me paraît être le résultat d'une discussion incohérente, sinon violente, et empreinte d'un sentiment que vous me permettrez de ne point qualifier. »

« Connaissant nos droits de citoyens français et de syndiqués, d'une part, nos devoirs à l'égard de votre administration, d'autre part, nous ne répondrons pas à la décision de ces messieurs par celle — ce qui nous serait facile — d'inviter les équipages *à ne point se présenter devant vous, à la suite de leur seigneur et maître*. Nous nous contenterons, M. l'administrateur, de regretter qu'après quarante-et-un ans de régime, dit de « Liberté, Egalité, Fraternité », une poignée d'hommes qui se sont volontairement placés sous l'égide de

(1) *Ouest-Eclair*, 5 février 1911.

la loi républicaine de 1884 sur les syndicats professionnels, réclament *indirectement* le rétablissement des droits féodaux. Mais, en même temps, nous vous demandons, bien respectueusement, la permission d'assister, par notre présence, les équipages qui vont passer la revue d'armement » (1).

M. Rivelli, à Cancale, affirme qu'il assistera aux revues : « Les armateurs, qui ne sont ni employés de l'Inscription maritime, ni capitaines, ni marins, pénètrent bien dans les bureaux. Nous entrerons, à moins qu'on ne nous ferme la porte au nez, aux uns comme aux autres. » Et il plaisante les menaces des armateurs : « Les navires ont leurs voiles en vergue; leurs cales contiennent le sel et les provisions de la campagne; et on les laisserait moisir dans le port ! Ils partiront, croyez-le bien. »

Le 7 février, il fait voter la motion suivante : « En réponse aux menaces de désarmement lancées par les armateurs et à leurs prétentions d'éliminer les représentants du syndicat lors du passage des revues, les pêcheurs cancalais décident de n'entrer dans les bureaux qu'assistés de leurs représentants fédéraux; *prient leurs camarades terreneuviers de toute la région de ne se rendre à Saint-Malo, ou Cancale, ou Granville qu'après la signature de la nouvelle charte-partie et sur l'ordre du syndicat* » (2).

Les revues commencèrent le 13 février. Le préfet d'Ille-et-Vilaine, M. Saint, était venu à Saint-Malo s'entendre avec les autorités locales sur les mesures à prendre. MM. Revilliod, sous-préfet de Saint-Malo, Gérard, commissaire spécial, Lebret, capitaine de gendarmerie, avec un bon nombre de gendarmes, se tenaient aux abords des bureaux de la Marine. L'entrée en fut interdite à M. Rivelli. Il était content, déclara-t-il : dehors il ferait une propagande plus utile.

A la première revue, deux équipages sur cinq refusent de signer; mais les jours suivants, tout le monde accepte les conditions des armateurs. A Saint-Malo le syndicat n'a obtenu aucun résultat. M. Rivelli fait un brusque départ :

---

(1) *Ouest-Eclair*, 9 février 1911.

(2) *Ouest-Eclair*, 8 février 1911.

l'*Ouest-Eclair*, bien renseigné, se demande : « A-t-il quitté la région définitivement ? Ou bien se réserverait-il pour les revues de Cancale, qui doivent commencer la semaine prochaine ? » (1).

Il se réservait, en effet, et il reparut à Cancale, le 17 février, pour y donner une conférence, présidée par M. Marchand, le délégué local. Il savait, dit-il, qu'il ne pouvait compter sur certains marins *faibles et ignorants*. Mais il avait toute confiance en les pêcheurs de la région de Cancale qui *sont des hommes d'élite*.

L'ordre du jour mandate régulièrement M. Rivelli, lequel « ne s'est jamais départi du calme qui sied à la défense des causes justes. »

« Considérant, porte cet ordre du jour, que les conditions proposées par le syndicat sont des plus modestes et des plus légitimes, qu'adoptées elles ne peuvent diminuer les bénéfices des armateurs que dans une minime proportion, *qu'en tous les cas les marins n'ont pas à connaître si ces bénéfices ne compenseront pas les dépenses engagées par l'armement;*

« Considérant comme sans valeur, ou plutôt comme un attrape-nigaud, l'adoption par ces Messieurs du carnet de doris;

« Enfin, en réponse aux manœuvres et à l'intransigeance du syndicat des armateurs, les pêcheurs cancalais décident de ne pas se présenter aux revues d'armement et d'attendre dans le calme la fin du conflit » (2).

Le 20 février, sont arrivés à Cancale le commissaire spécial et plusieurs gendarmes. A la réunion qui a lieu le soir, M. Rivelli plaisante agréablement cet appel à la force armée et fait jurer aux marins de ne pas se présenter pour les revues aux bureaux de l'Inscription maritime. Et tous les ouvriers, voiliers, calfats, occupés aux réparations des navires, promettent de cesser le travail le lendemain matin. Ainsi firent-ils d'ailleurs.

Avec les revues, dont les premières ont lieu le 21 février, vont commencer les manifestations dans la rue. A l'arrivée

(1) *Ouest-Eclair*, 14 février 1911.
(2) *Ouest-Eclair*, 19 février 1911.

du tramway, qui apporte le sous-préfet de Saint-Malo et le capitaine de gendarmerie, il y a une foule de deux mille personnes, parmi lesquelles au moins douze cents femmes. La cloche du port tinte sans discontinuer, et le clairon sonne le rassemblement. Le cortège se forme : précédés d'un drapeau, d'un tambour et d'un clairon, les enfants, sur deux rangs, ouvrent la marche. Puis vient M. Rivelli, donnant le bras à deux Cancalaises, et suivi des hommes et des femmes bras-dessus bras-dessous. Les manifestants circulent dans la ville et aux environs; ils se tiennent surtout aux abords de l'Inscription maritime. Ils crient : « Vive le syndicat », chantent l'*Internationale* et divers refrains de circonstance :

Nous voulons 25 au mille, tontaine,
Nous les voulons, nous les aurons, tonton.
Ah ! il faudra bien, il faudra bien
Qu'ils signent.
Ah ! il faudra bien, il faudra bien
Signer !

Parfois les Cancalaises dansent et échangent des plaisanteries avec les gendarmes.

Ainsi pendant plusieurs jours, dans un calme relatif, le même cortège se forme, où les hommes toutefois finissent par dominer, et circule, et crie et chante. Les résultats s'annoncent : à la première revue, celle de l'*Etoile des Mers*, le capitaine, le second, les novices, le cuisinier et quelques pêcheurs seulement se sont présentés. Le lendemain, 69 marins, comprenant des hommes de cinq bateaux, se sont abstenus et les équipages sont fort incomplets. Les abstentions toutefois sont loin d'être spontanées : bien des voitures arrivent des localités voisines, que les manifestants obligent à faire demi tour. Les femmes chassent du domicile conjugal les malheureux qui ont eu la faiblesse de s'engager : et c'est là un trait qui caractérise le pays ! M. Rivelli, fort de ces succès, chauffe l'enthousiasme; il est populaire, on l'acclame. Au commissaire spécial qui déclare : « Vous allez nous obliger à mettre M. Rivelli en prison ! » (1), les Cancalais, les Cancalaises surtout répondent : « Nous irons tous avec lui. »

(1) *Ouest-Eclair*, 23 février 1911.

Le 24 février était un vendredi : il n'y eut pas de manifestation ! C'est ce jour-là pourtant que se produisirent les premiers incidents un peu graves. Une entrevue devait avoir lieu, à la mairie, entre pêcheurs et armateurs, à laquelle allaient assister M. Revilliod, sous-préfet de Saint-Malo, M. Delacour, chef du Service maritime pour l'arrondissement de Saint-Servan, et M. Mahé, maire de Cancale. Les délégués des armateurs étaient : M. Quéma, adjoint au maire et vice-président de la Chambre de Commerce, et MM. Girard, Noël et Robin. A leur arrivée, les femmes crient et l'une d'elles surtout se fait remarquer. M. Quéma la désigne au maréchal-des-logis de service :

— Cette femme vient de nous traiter de voleurs !

Elle est arrêtée; ses compagnes s'exaltent et demandent qu'on les arrête aussi. On la relâche; et la foule se calme.

Dans une telle atmosphère, l'entrevue n'a donné aucun résultat : les armateurs ont refusé de discuter la charte-partie présentée par les inscrits. A la réunion organisée par eux le soir, les pêcheurs « prennent acte du refus de discuter opposé par les armateurs et estiment que c'est une preuve de plus de leur mauvaise foi et de l'obligation où ils seraient d'accepter les revendications qu'on leur présente, s'ils acceptaient de discuter. » Ils « prient les armateurs de continuer à faire montre d'intransigeance, mais les mettent au défi de prouver qu'ils ne peuvent pas accorder les revendications des pêcheurs. »

Ils « s'engagent solennellement à ne pas s'embarquer, à refuser les conditions de ces messieurs; font appel à tous leurs frères de misère terreneuvas des autres localités. »

Le même jour, les armateurs réunis envisageaient l'éventualité de faire quitter Cancale à leurs bateaux (1). Le bruit s'en répand aussitôt; des propos circulent de part et d'autre, qui sont de nature à monter les esprits. Le 25 février, les marins apprennent qu'aux revues de Saint-Malo quelques hommes seulement se sont engagés sur les équipages de cinq bateaux qui devaient venir : cela accroît leur courage et fortifie leur volonté. En guise de protestation contre la muni-

(1) *Ouest-Eclair*, 25 février 1911.

cipalité, composée d'armateurs, et qui a appelé la force armée, ils sabotent la cavalcade annuelle qui a lieu le 26 février et se rendent ce jour-là dans un bourg voisin, Saint-Coulomb.

Le 27 février, M. Rivelli éprouve le besoin de stigmatiser quelques lâcheurs et exprime son mépris pour les marins qui, hier encore, faisaient de la propagande syndicale et aujourd'hui trahissent leurs camarades en acceptant les conditions des armateurs. A la même réunion, les charpentiers « considérant que les armateurs menacent de quitter Cancale, ce qui d'abord n'est pas possible, et ensuite ne peut être considéré que comme une nouvelle pression, félicitent les camarades pour leur énergie et décident qu'à la première tentative de halage des armateurs, ils se refuseront à débéquiller, à enlever les dragues, et, si besoin est, abandonneront complètement leur travail » (1).

L'enthousiasme accru par chacune des manifestations, la conviction produite chez les manifestants par l'affirmation publique et répétée de la justice de leur cause, le dosage calculé, habile et graduellement augmenté des excitations de M. Rivelli, l'échauffement quotidien que causait la lecture de certains journaux, vont bientôt faire leur œuvre : des paroles, des gestes malheureux, des incidents fâcheux déchargeront l'électricité, accumulée dans cette foule. Le 1er mars, M. Rivelli est convoqué chez le juge d'instruction, qui l'inculpe d'entraves à la liberté du travail, pour avoir arrêté une voiture, venant de Châteauneuf et qui conduisait des marins aux revues d'armement. Le commissaire spécial avait rédigé, sur ce fait, un rapport secret. Les marins crurent à une manœuvre des armateurs pour leur enlever M. Rivelli et crièrent à la provocation (2).

Le 2 mars, avant le lever du jour, on devait embarquer des coffres sur le *Bengali*. La population fut prévenue par les veilleurs de nuit, et la cloche d'alarme se mit à tinter. La foule se rue sur les quais, menaçante. « Lâches, bandits, canailles, hurlait-elle; vous voulez donc empêcher vos cama-

(1) *Ouest-Eclair*, 28 février 1911.

(1) *Ouest-Eclair*, 3 mars 1911.

rades d'obtenir satisfaction. On va vous f... à l'eau ! » Et cela se fût fait sans l'intervention des gendarmes arrivés en assez grand nombre. Le commissaire spécial et le maire de Cancale voulurent prêcher le calme : ce fut le signal de la bagarre. Les coups de pieds et de poings pleuvaient sur les gendarmes; le commissaire lui-même reçut maints horions. Ce fut une terrible mêlée, dans laquelle le sang coula. Le maire, M. Mahé, conseilla à la force armée de laisser le terrain libre aux manifestants. Le correspondant de l'*Ouest-Eclair* écrivait, peut-être dans un but de suggestion ou plutôt d'intimidation : « Que se passera-t-il demain ? On pourra faire appel à la force armée, avancer sur la grève des régiments entiers. Mais est-il force susceptible d'empêcher les Cancalaises de se jeter avec leurs petits enfants, qui feront la grève scolaire, sur les baïonnettes des fantassins ou sous les chevaux des cavaliers, afin de rendre impossible le déhalement des bateaux ou l'embarquement des coffres ? » (1).

Dans la soirée du même jour, les Terreneuviers forcent les ouvriers, calfats, voiliers et charpentiers à cesser le travail. Ils demandent aux pêcheurs de ne pas s'éloigner sur les bisquines (2); et personne ne s'éloigne en effet. Ils montent sur les navires morutiers et obligent les hommes qui s'y trouvent, les gardiens, par exemple, à quitter le bord. Un de ces gardiens, Armand-Louis Chopin, prétend, selon la jolie expression d'un reporter, qu'on l'a fait descendre un peu vivement.

Cinquante gendarmes, sous le commandement du lieutenant Alexandre, de Montfort, étaient chargés de maintenir l'ordre; les autorités font doubler le contingent.

Le 3 mars, M. Saint, préfet d'Ille-et-Vilaine, arrive sur les lieux : il avait été mis au courant des événements par les rapports du commissaire spécial. Son premier soin fut de ménager une entrevue et une discussion commune entre les armateurs et les inscrits. Six armateurs, MM. Quéma, Mahé, Allo, Fromal, Turpin et Faucheux se réunirent avec six

(1) *Ouest-Eclair*, 2 mars 1911.

(2) Petits bateaux de pêche cancalais.

inscrits, MM. Marchand, Allo, Maillard, Carré, Chopin et Potier. Les marins rappellent qu'ils ont exposé, par lettres, leurs revendications aux armateurs. M. Saint s'étonne que ceux-ci n'aient pas au moins accusé réception. Les pêcheurs demandent qu'on ramène le mille de morues à vingt-cinq quintaux; les armateurs, arguant de l'entente avec leurs collègues de Saint-Malo, répondent que cela est impossible : ils payeraient la morue beaucoup plus cher et devraient la vendre au même prix que les concurrents. Ils ne peuvent accepter un tel état d'infériorité. On soulève la question des bénéfices, que les inscrits affirment considérables, et que les armateurs déclarent ridiculement exagérés. Pour finir, les armateurs offrent de prendre par écrit l'engagement d'examiner les revendications des inscrits pour la campagne de 1912; ceux-ci réclament des réformes immédiates. Bref l'entrevue n'a donné aucun résultat et les relations en sont seulement un peu plus tendues.

Le soir, M. Rivelli tient une réunion et doit organiser un referendum. Tout à coup quelqu'un crie : « On déhale les bateaux. » Des chaînes grincent en effet : c'est M. Girard, armateur, qui, aidé de son fils et de quelques hommes, mollit les amarres du *Cancalais* et descend son bateau, que la marée laisserait bientôt à sec. La halle, lieu de réunion, se vide brusquement : les marins montent dans les doris, entourent le *Cancalais*, et obligent M. Girard à descendre. Puis ils sautent dans le navire et coupent quelques cordages. Bientôt nouvelle alerte : la foule a cru voir les feux des remorqueurs de Granville qui viendraient déhaler les bateaux; ce sont les phares d'Avranches qu'elle a aperçus. Quelques groupes en effervescence se sont portés vers l'extrémité du quai de l'Epi et poussent des cris violents. Le fils de M. Quéma, armateur, un enfant de seize ans, affolé, tire un coup de fusil en l'air : les manifestants se ruent de ce côté, et, à coups de pierres brisent les vitres. Toute la nuit, de nombreux veilleurs stationnent sur les quais et s'assurent qu'on ne touche pas aux bateaux (1).

Le samedi matin 4 mars, une petite pluie fine, tombant par intervalles, refroidit l'enthousiasme et semble calmer les

(1) *Ouest-Eclair*, 4 mars 1911.

colères. Mais, l'après-midi, vers 3 heures, comme les pêcheurs se rendaient vers la halle de la Houle, on annonce que MM. Ruminy et Noblet, montés à bord de leur bateau *Maïa*, viennent de filer les chaînes. La foule profère des menaces à leur adresse et leur enjoint l'ordre de descendre. Les gendarmes interviennent et, de ce fait, provoquent une mêlée sanglante. Un jeune homme de 20 ans, Jean Aumont, tombe sur la grève, frappé à la tête par une crosse de fusil. Sa tante, Mme Baslé, une mère de neuf enfants, pauvre convalescente qui venait de subir une opération à l'hôpital, étreinte par l'émotion, tombe et meurt quelques minutes après. Scène tragique, minute inoubliable : les marins, jeunes et vieux, les femmes pleurent à chaudes larmes; ils brandissent les poings vers les quais. Puis, dans un élan irrésistible, la vague humaine retourne vers les navires : les gendarmes sont débordés, et obligés de relâcher un pêcheur qu'ils viennent d'arrêter. C'est une mêlée furieuse. Il y a de nombreux blessés dans la foule et parmi les gendarmes. Le lieutenant de gendarmerie prend le parti le plus sage et emmène ses hommes.

Et le combat cessa... faute de combattants.

M. Saint, qui avait dû se rendre aux opérations du conseil de revision à Louvigné-du-Désert, est revenu en automobile. Il demande aussitôt quatre cents hommes au 47me d'infanterie et prend un arrêté, interdisant à toute personne, marin ou armateur, d'aborder les bateaux. Il réunit les armateurs et cherche avec eux un terrain d'entente.

Une idée folle avait germé dans le cerveau de quelques pêcheurs et s'était imposée bientôt à toute la foule comme une suggestion : il faut aller percer les flancs des bateaux à coups de tarière. M. Rivelli, qui jouait au Jupiter olympien, tantôt rassemblant les nuages et tantôt les dissipant, leur explique qu'ils vont détruire leur gagne-pain et facilement les empêche de faire cette stupide et criminelle besogne.

Le 6 mars, M. Saint fait publier l'avis suivant : « Le Préfet d'Ille-et-Vilaine et le directeur de l'Inscription Maritime, dans le désir de calmer les inquiétudes des marins pêcheurs de Cancale, prennent l'engagement d'honneur qu'aucun bâtiment destiné à la pêche sur les Bancs de Terre-Neuve ne quittera le port de Cancale avant le 14 courant. »

« Le Préfet d'Ille-et-Vilaine a le devoir d'assurer l'ordre sous sa responsabilité et de prendre toutes les mesures propres à prévenir le trouble. Il compte surtout et avant tout sur le calme, la sagesse et la modération de la population cancalaise » (1).

Un bataillon du 47e d'infanterie était arrivé le matin à 5 heures par un tramway spécial : les hommes étaient descendus sur la route de Saint-Coulomb, à un kilomètre de Cancale. Dès cette heure, une foule assez dense stationnait déjà sur les quais et il eût été imprudent d'y faire venir la troupe. Au large, on aperçoit le contre-torpilleur *Grenadier* qui, réédition du sabre de M. Prud'homme, arrive de Saint-Servan pour protéger les bâtiments terreneuviers, et au besoin, les empêcher de sortir.

Les armateurs refusent à nouveau de modifier le calcul du mille de morues. Sur la proposition du préfet, ils acceptent seulement le principe d'une gratification aux dorissiers en fin de campagne.

Est-ce le mécontentement causé par ces nouvelles ? Y a-t-il eu un mot d'ordre, un geste malheureux qui a provoqué au désordre cette foule sous pression ? Un groupe important d'hommes et de femmes s'est attaqué à trois immeubles de la Houle appartenant à des armateurs : il brise la devanture de l'épicerie de Mme Noblet, co-propriétaire du *Maïa*, assaille, boulevard Thiers, la maison de M. Ruminy et, rue Robert-Surcouf, celle de M. Alfred Girard : pas une vitre ne subsiste. Les gendarmes, mandés, sont partout arrivés trop tard. Des pelotons à cheval se précipitent pour aller garder les domiciles des autres armateurs (2).

Les inscrits demeurent intransigeants : le 4 mars, au referendum, la réponse avait été unanime ; le 6 mars, elle n'a pas varié : ils exigent la réduction du mille à 25 quintaux. En présence du préfet, et malgré son insistance, les délégués, MM. Rivelli et Marchand, se refusent à toute concession. D'après M. Rivelli, les armateurs peuvent accorder ce qu'on leur demande sans diminuer sensiblement leurs béné-

(1) *Ouest-Eclair*, 7 mars 1911.

(2) *Ouest-Eclair*, 7 mars 1911.

fices. Il veut bien toutefois présenter aux pêcheurs les propositions des armateurs, mais il supplie le préfet, au cas où les marins le jetteraient à l'eau, de ne pas les inquiéter.

M. Quéma, armateur, dans un geste de loyauté auquel il n'était pas tenu et qu'il faut admirer sans réserve, M. Quéma propose ses comptes de pêche : « Acceptez, M. le Préfet, dit M. Rivelli, vous pourrez ainsi établir quels sont les bénéfices des armateurs. Vous nous direz ensuite si, oui ou non, les armateurs peuvent nous donner les 25 quintaux au mille. Si la preuve est faite que la chose est impossible, je vous donne ma parole que tous les marins, sans aucune exception, embarqueront le jour même aux conditions actuelles. »

En attendant le résultat de l'examen que le préfet, avec M. Delacour, chef de l'Inscription maritime, prolonge jusqu'à onze heures du soir, la foule, à la demande de M. Rivelli, promet de rester calme. Seules, deux patrouilles circulent et se croisent sur les quais.

Vers le soir, le sous-préfet de Saint-Malo est allé trouver M. Rivelli, et lui a demandé que les marins, d'accord avec les armateurs, voulussent bien consentir à ce que, pour quelques instants, fût rapporté l'arrêté de M. Saint interdisant de monter à bord des navires : la veille, le terre-neuvier *N.-D.-du-Verger*, à M. Pierre Lehoërff, a été ramené vers le quai ; il est couché sur le côté, contre la *Couronne*, dans une position dangereuse. Il est absolument nécessaire que M. Lehoërff puisse se rendre à bord de son bateau.

M. Rivelli acquiesce volontiers, et va lui-même, avec sept inscrits, faire la manœuvre.

La journée se termine en une sorte de détente ; quel est le résultat donné par l'examen des comptes ? Nous ne savons. Mais les armateurs acceptent de ramener le mille à 28 quintaux ; et les inscrits font, de leur côté, l'abandon d'un quintal (1).

Le 7 mars a lieu l'enterrement de M^me^ Baslé, « cette pauvre femme de 59 ans, morte pour la cause », dit M. Rivelli, qui fait décréter la grève des écoliers pour les obsèques. « Ainsi nous prouverons, ajoute-t-il, que tous les enfants de

(1) *Ouest-Eclair*, 7 mars 1911.

Cancale ont au cœur cette blessure qui ne se fermera jamais ». Le cercueil est recouvert de couronnes offertes « par tous les Cancalais »; « par les syndiqués », par « l'Union des Syndicats de Saint-Malo », « par les inscrits maritimes ». Dans un but de pacification et de concorde, les marins ont enlevé l'inscription : « Victime des armateurs ». Et il a été entendu qu'il n'y aurait pas de discours, afin de ne pas envenimer le conflit.

Dans la soirée, se produit un coup de théâtre : deux armateurs, MM. Louis Girard, syndiqué, propriétaire du *Cancalais* et de l'*Armoricain*, et Jean Lehoërff, propriétaire de l'*Amédée*, acceptent les 26 quintaux des inscrits.

Le 8 mars « les inscrits prient la presse française de vouloir bien faire connaître au pays les moyens inqualifiables qu'emploient les armateurs pour tromper l'opinion publique et faire pression sur les marins. Ils manifestent leur sympathie et leur confiance au préfet, dont l'attitude reste celle d'un fonctionnaire républicain, ami des humbles et des malheureux; et le prient de leur accorder l'assurance de son concours dévoué. » Tel est l'ordre du jour qui clôt la réunion, dans laquelle M. Rivelli a engagé les pêcheurs à « tenir bon » : « Vous avez encore six jours pour lutter, puisque les bateaux ne doivent partir que le 14 » (1).

La journée du 9 mars nous fait connaître quelques-uns des procédés inqualifiables, flétris la veille, et employés par les armateurs afin d'égarer l'opinion publique : dans la matinée, par ministère d'huissier, les armateurs somment le maire, M. Mahé, de protéger leurs personnes et leurs familles, leurs navires et leurs propriétés. Cela en prévision des désordres qui peuvent se produire et pour rendre la commune responsable du préjudice éventuel qui leur serait causé. La sommation invoque les articles 106 et 107 de la loi municipale de 1884 : « Les communes sont civilement responsables des dégâts et dommages résultant des crimes ou délits commis à force ouverte ou par violence sur leur territoire par des attroupements ou rassemblements, armés ou non armés, soit envers les personnes, soit contre les propriétés, publiques ou

(1) *Ouest-Eclair*, 9 mars 1911.

privées. Les dommages-intérêts dont la commune est responsable sont répartis entre tous les habitants domiciliés dans ladite commune, en vertu d'un rôle spécial comprenant les quatre contributions directes. » — « Si les attroupements ou rassemblements ont été formés d'habitants de plusieurs communes, chacune d'elles est responsable des dégâts et dommages causés, dans la proportion qui sera fixée par les tribunaux » (1).

M. Saint consacre tout le jour aux négociations : l'un après l'autre, il voit les armateurs. De quelques-uns il obtient le mille à 27 quintaux ½; mais il ne peut obtenir davantage. D'autres refusent de la façon la plus nette; ils ajoutent toutefois : « Quoiqu'il soit fou d'agir ainsi, si nos collègues cèdent, force nous sera bien de céder. »

M. Saint se retourne alors vers les inscrits.

Il fait d'abord appeler M. Rivelli, à qui il expose les concessions ultimes faites par les armateurs, et lui montre en même temps la gravité de la situation. M. Rivelli se déclare convaincu par les arguments du préfet et promet de faire son possible pour faciliter l'accord sur cette base. Nous laissons la parole au correspondant du journal *Le Temps*, qui a été le témoin des démarches et des pourparlers de cette journée.

Ce furent d'abord les six délégués du syndicat qui poussèrent les hauts cris. « Jamais, dirent-ils, les camarades n'accepteront que le mille de morues reste à 27 quintaux et demi, quand ils le veulent à 26. » Le préfet ne parvint pas davantage à les convaincre. Ils consentirent simplement à délibérer à nouveau sur la proposition, avec six nouveaux délégués élus par les pêcheurs et douze femmes également désignées en assemblée générale.

Quelques minutes plus tard, le tambour battait le rappel, les pêcheurs se pressaient à la halle aux poissons, et les délégués hommes et femmes étaient choisis. M. Rivelli réunit ces 24 délégués dans une petite salle, à l'abri des influences de la foule. Il raconta d'abord son entrevue et celle des six premiers délégués avec M. Saint, et conclut ainsi :

— En résumé, le préfet nous affirme que pour déterminer les armateurs à descendre à 27 quintaux 1/2, il avait usé non seulement de tous les arguments de raison, mais aussi fait appel à leurs sentiments d'humanité, à leur patriotisme local. Il n'y avait donc aucun espoir d'en obtenir davantage pour le moment ; mais si vous consen-

(1) *Ouest-Eclair*, 10 mars 1911.

tiez à un accord immédiat, les armateurs prendraient l'engagement formel de constituer, dès le retour de Terre-Neuve, une commission mixte de patrons et de marins pour étudier la refonte totale de la charte-partie qui règle vos salaires et vos conditions d'engagement. Acceptez-vous ?

— Non ! crièrent toutes ensemble, sur un ton de décision farouche, les femmes, qui avaient écouté jusque-là en silence.

— Ça fait, réplique M. Rivelli, un gain de 17 fr. 50 par mille morues pêchées, et comme une barque de deux hommes en rapporte environ 15.000, c'est un bénéfice d'environ 250 francs, qu'auront à se partager de ce fait les deux pêcheurs. Ce n'est évidemment pas un avantage de dix pour cent. Mais c'est un premier pas.

Et comme il paraît insister sur l'importance de cette augmentation, les femmes lui coupent la parole : Non ! c'est 26 quintaux qu'il faut. Nous ne laisserons pas partir nos hommes !

Les douze hommes crient à leur tour qu'on ne les fera pas céder ; et s'exaltant peu à peu, ils font des menaces à l'adresse des armateurs et des gendarmes.

Pour le coup, M. Rivelli s'échauffe. Il montre l'absurdité d'une tentative de résistance à la force armée. Il explique en détail en quoi consisteront les mesures de police que le préfet s'est déclaré, en présence des délégués, prêt à prendre pour protéger la propriété et le travail. Une femme l'interrompt par cette réflexion : « Mais ce serait pire que la chouannerie ! ». — « Possible, réplique Rivelli, mais ça se passera comme je vous le dis parce que le préfet ne peut pas faire autrement sans manquer à son rôle. Ah ! vous vous imaginez que ça sera comme au moment des inventaires ? Vous faites les malins parce qu'en ce temps-là vous avez défendu l'accès de votre église. Mais c'était trop facile : les fonctionnaires, les gendarmes avaient l'ordre de subir les outrages. Or soyez sûrs qu'il n'en sera pas de même demain si vous prétendez vous opposer au départ des bateaux, comme vous le répétez constamment. On vous arrêtera à coups de sabre et de baïonnette. Demandez aux journalistes qui ont vu ailleurs comment on traite les grévistes. Il faut que les bateaux partent et ils partiront ».

« On empoignera les armateurs », dit une femme qui surgit frémissante, le bras tendu, du coin où elle demeurait jusqu'alors silencieuse. « Oui ! oui ! approuvent tous les délégués, on brûlera leurs chalets ».

M. Rivelli hausse les épaules.

— Vous croyez que les armateurs seront là à vous attendre, alors que déjà maintenant ils ont éloigné leurs femmes et leurs enfants, et que dans leur effroi, ils ont fait faire aujourd'hui sommation au maire de faire garder par la gendarmerie et la troupe leurs personnes et leurs propriétés ! D'ailleurs on saura vous tenir en respect. On tirera s'il le faut !

— Eh bien, ils tireront ! interrompt un homme.

— Alors vous irez vous faire embrocher stupidement ?

Les femmes, cette fois, s'émeuvent : « Je ne veux pas que mon homme se fasse tuer pour le troupeau d'armateurs ! » dit l'une. « Non, mon gars ne sortira pas ! » dit une autre. Et toutes, finalement, affirment avec un air assez décidé : « Nous saurons bien faire tenir les hommes tranquilles à la maison ».

— Enfin, s'exclame M. Rivelli, vous voilà plus sensées. Si vraiment vous agissez ainsi, je me moque bien du reste, parce qu'il n'arrivera rien.

Il essaya encore, malgré les interruptions qui lui firent dire : « On se croirait dans le poulailler de *Chantecler* », de faire comprendre en quelle situation misérable certaines familles pourraient se trouver par suite du refus de tout accord avec les patrons. Mais à nouveau il se heurta à une volonté inébranlable. « Ils vont se nourrir de patates », lui répondait-on. Quand il fut bien évident que tous les efforts seraient vains, M. Rivelli boucla la discussion par cette invitation : « Eh bien, vous allez aller expliquer toutes vos raisons au préfet. Mais soyez calmes, les femmes surtout ; ne parlez pas toutes à la fois ».

Et on partit pour la mairie, où la délégation fut reçue sans tarder par le préfet et le sous-préfet qui, plus d'une heure durant, firent des efforts surhumains pour démontrer les avantages réels de la transaction proposée. Par instants, M. Rivelli demandait aux délégués :

— Trouvez-vous que les arguments de M. le préfet sont raisonnables ?

— Oui, répondaient avec ensemble tous les délégués.

— Alors vous acceptez les conditions ?

— Non, répondaient-ils aussitôt avec le même ensemble.

L'entrevue prit fin sur un mouvement d'humeur des femmes qui quittèrent tout à coup la salle.

Après un pareil résultat, il ne restait plus grand espoir. Pourtant M. Rivelli fit une suprême tentative auprès d'une assemblée de pêcheurs et de femmes, qui eut lieu à huit heures à la halle aux poissons. Il raconta tout ce qui s'était passé dans l'après-midi entre le préfet, lui et les délégués, et exposa avec habileté toutes les raisons qui à ses yeux devaient faire accepter la transaction offerte. Ce fut en vain.

Les armateurs informés du refus de l'assemblée firent savoir dans la soirée qu'ils considéraient les négociations comme rompues(1).

Aucun espoir ne reste donc d'un accord entre les deux parties. M. Saint réunit à onze heures du soir, tous les chefs de service de l'Inscription maritime et de la gendarmerie; il examine avec eux les mesures à prendre pour assurer d'une façon absolue la protection des navires et la liberté du travail. Il veut que les armateurs puissent, dès le lendemain, s'ils le désirent, commencer l'armement des bateaux.

Il commande, pour protéger les 800 mètres de quais : 4 bataillons d'infanterie, 2 du 47e et 2 du 41e, renforcés par de nombreux gendarmes, au total 1.500 hommes. Un croiseur, un contre-torpilleur, deux torpilleurs, deux chaloupes à vapeur doivent venir protéger les navires. C'est Cancale en

(1) *Temps*, 11 mars 1911.

état de siège : les événements les plus tragiques sont à redouter. Que va-t-il se produire ? Des armateurs, affolés, ont quitté le pays; ils sont allés remettre au maire, qui a refusé, les clefs de leurs propriétés, et les ont alors confiées à un huissier (1).

Le 10 mars, à 9 heures, les délégués des marins informent le préfet qu'ils acceptent 27 quintaux.

Le préfet communique aux armateurs la proposition des inscrits et ajoute : « Messieurs, je ne sollicite rien de vous. Vous savez ce que vous avez à faire. » A 10 h. ½, les armateurs se rallient aux propositions des inscrits.

Ils déclarent :

« Les armateurs cancalais dont les noms suivent, réunis le 10 mars 1911, à 11 heures du matin, à la mairie de Cancale, ont décidé ce qui suit :

1° Ils acceptent les 27 quintaux au mille demandés par les marins pêcheurs ;

2° Ils s'engagent à donner, à chaque marin, en fin de campagne, quatre jours avant la revue, le détail de son compte ;

3° Ils acceptent d'examiner avec bienveillance la rédaction de la charte-partie pour 1912 ;

4° Le nombre des morues pêchées par chaque doris sera inscrit chaque jour sur le carnet de doris ».

Dans une réunion tenue ce jour-là, les Cancalais « manifestent leur joie pour le résultat » : — « estiment cependant qu'il n'est qu'un palliatif »; — et « déclarent qu'ils espèrent l'année prochaine, pouvoir faire accepter par le syndicat des armateurs une charte-partie assurant les moyens d'existence auxquels leur donne droit leur dur et périlleux labeur. »

« Ils s'engagent à se grouper de plus en plus fortement sous la bannière syndicale, et à collaborer à l'œuvre d'émancipation entreprise par la Fédération nationale des inscrits maritimes » (2).

Réuni pour la dernière fois le 11 mars, le syndicat demande à la municipalité une concession pour M^me^ Baslé et lui déclare que ce doit être son dernier acte municipal.

Les syndiqués « rendent la municipalité responsable des

---

(1) *Ouest-Eclair*, 10 mars 1911.

(2) *Ouest-Eclair*, 11 mars 1911.

impôts nouveaux qu'ils vont subir, et, attendu que les conseillers municipaux n'ont plus la confiance de la population en général, la prient de se retirer. »

« Et crient : « Vive le syndicat » (1).

Les armateurs de Saint-Malo, pour éviter un conflit, donnèrent à leurs hommes les mêmes avantages que ceux de Cancale.

Tels sont, impartialement racontés, les événements qualifiés par plusieurs journaux de révolutionnaires, auxquels a donné lieu la formation du syndicat des pêcheurs au pays de Cancale.

⁂

En 1912, M. Rivelli adresse au ministère de la Marine un long rapport « sur les conditions dans lesquelles se présente, pour l'année, le mouvement revendicatif des pêcheurs terre-neuvas » (2). Il déclare que « la lutte s'annonce plus vive, plus rude, plus énergique que jamais. » Sage et pacifique, il montre les dangers d'une nouvelle effervescence parmi les marins.

Il suggère au ministre des éléments de solution :

1° L'engagement pris par les armateurs le 10 mars 1911, relatif au détail du compte des marins pêcheurs embarqués à Cancale, sera étendu à tous les marins.

2° Le détail des comptes de chaque navire, recettes et dépenses, avec *factures à l'appui*, sera dressé par l'armateur, contrôlé par l'administration de la Marine, et mis à la disposition du pêcheur, *ou de son représentant*, pour vérification et contrôle.

3° Le paiement des salaires de retour devra se faire devant l'administrateur de l'Inscription maritime qui a passé la revue d'armement : les comptes de chaque marin seront apurés en présence de tout le personnel, qui pourra se faire assister d'un délégué.

4° La *distribution du permis vert d'embarquement sera suspendue* jusqu'à ce que la nouvelle charte-partie soit rédigée, adoptée par les deux parties en présence et contresignée par les représentants du ministère de la Marine.

(1) *Ouest-Eclair*, 12 mars 1911.
(2) *Ouest-Eclair*, 15 novembre 1911.

5° Une commission d'étude et de rédaction de la charte-partie de 1912 sera constituée par le ministère de la Marine et entrera en fonctions dès sa constitution.

Elle sera présidée par le Directeur de la navigation et des pêches maritimes, et siègera à Saint-Malo. Elle sera composée : des administrateurs de l'Inscription maritime de Saint-Malo, Cancale, Granville, Dinan et Saint-Brieuc; d'un représentants des préfets des Côtes-du-Nord, d'Ille-et-Vilaine et de la Manche; de six armateurs à la grande pêche désignés par leur syndicat; de six délégués des marins pêcheurs désignés par le leur. Les représentants de la Marine et des préfets n'auront que voix consultative. En cas d'égalité des voix, celle du président sera prépondérante. Les armateurs et les marins pourront faire appel à un avocat-conseil, s'ils le jugent utile.

En passant, M. Rivelli stigmatise l'échange du permis vert contre argent, c'est-à-dire l'usage du denier à Dieu aboli par M. Chéron en 1910 et rétabli en 1911. C'est, dit-il, « une véritable excitation à l'ivrognerie, un défi au progrès social. »

Si les armateurs refusaient d'entrer dans la commission chargée d'élaborer la charte-partie, cette commission fonctionnerait malgré leur absence; et le texte rédigé serait soumis à l'adoption du syndicat des armateurs.

Si ceux-ci persévéraient dans leur intransigeance, M. Rivelli demande au ministre de garder la neutralité dans le conflit devenu inévitable.

M. Rivelli fit ensuite à Cancale une conférence dans laquelle il annonçait, sans préciser, le concours de M. Guernier, député de l'arrondissement. Surtout il apportait une bonne nouvelle. Au ministère de la Marine, on lui aurait dit : « Soulevez un conflit et nous interviendrons. » Le *Temps*, dans son numéro du 18 décembre, rectifia. Le ministère de la Marine, les bureaux de l'Inscription maritime, les préfectures et sous-préfectures étaient fermés à MM. Rivelli et Vignols « en raison des troubles qu'ils avaient suscités dans la région malouine dans le courant de février 1911. » M. Rivelli aurait été reçu au ministère grâce à la présence d'un journaliste qui y avait ses entrées. Et, en substance,

on lui aurait dit : « Nous nous intéressons autant et plus que vous au sort des inscrits, mais nous ne nous reconnaissons aucunement le droit d'intervenir entre des intérêts qui ne sollicitent pas notre concours. Dans l'espèce actuelle, nous n'avons reçu d'appel de cette nature ni des armateurs ni des inscrits; il n'existe entre eux aucun conflit; nous n'avons donc aucune raison d'intervenir, et nous n'interviendrons que dans les cas déterminés par la loi » (1). Les deux sons de cloche étaient fort différents.

M. Rivelli mit tout en œuvre pour soulever le conflit. En octobre 1911, il avait fait distribuer un numéro du *Travailleur de la Mer*, dans lequel les armateurs étaient traités « d'exploiteurs » et de « forbans ». On y lisait que « l'idiote municipalité » de Cancale avait appelé des gendarmes pour « massacrer les esclaves qui osaient se révolter contre leurs maîtres et leurs bourreaux. » L'article, tout entier sur ce ton, se terminait : « le sang crie toujours vengeance et l'appelle impérieusement » (2).

Le 1er janvier 1912, le secrétaire général des Inscrits fait une nouvelle conférence à Cancale devant une foule nombreuse qui réclame les 25 quintaux au mille.

Bientôt il s'attaque au sous-préfet de Saint-Malo, qui, disait-on, n'avait pas réclamé l'inscription sur toutes les chartes-parties des clauses arrêtées en 1911 à Cancale. Une campagne sourde est menée contre ce fonctionnaire, rendu responsable de la disparition du contrat intervenu entre armateurs et pêcheurs sur la base de 27 quintaux.

Le 6 février 1912, M. Guernier, député, fait à Cancale une conférence. D'après le *Travailleur de la Mer* (3) « son discours, aussi clair qu'énergique, fut un ardent panégyrique de la loyauté, de l'honnêteté du contrat d'engagement, qui doit lier, pour un temps limité, mais dans des conditions déterminées, armateurs et pêcheurs terreneuvas. » Le député, dans le style solennel dont il a le secret, mena l'attaque contre le sous-préfet : « Il y a eu, le 10 mars, à la Marine,

(1) *Salut*, 19 déc. 1911.
(2) *Travailleur de la Mer*, octobre 1911.
(3) 20 février 1912.

une pièce qui fut revêtue de la signature de quatorze armateurs. Il semble que cette pièce a été perdue. Il faudra qu'on la retrouve, car elle doit être la loi des deux parties. Elle sera donc retrouvée, je vous en donne ma parole, et il faudra ensuite que les clauses qu'elle contient soient exécutées. S'il y a eu des fautes commises, elles seront expiées, si haute que soit la personnalité qui s'en sera rendue coupable... Je serai intransigeant sur toutes les garanties d'honnêteté, de loyauté et de publicité, car il faut que la clarté de la vérité et de la justice illumine tous les rapports entre les pêcheurs et les armateurs. »

Le lendemain, huit délégués se réunissaient à la mairie de Cancale sous la présidence de M. Guernier. Le *Travailleur* remarque : « M. Mahé, maire et armateur, daigne être présent. »

A la suite de cette réunion, M. Guernier avait une entrevue avec MM. Daygrand et Saint-Mleux, président et secrétaire du syndicat des armateurs. Et quelques jours après il recevait, par lettre, la réponse suivante : « En ce qui concerne le syndicat, nous ne pensons pas qu'il y ait même 250 pêcheurs, parmi les 6.000 terreneuvas, qui soient rellement affiliés à ce syndicat ! Mais quand même ils ne seraient pas une infime minorité, nous ne consentirions pas à avoir de rapports quelconques avec des gens qui, depuis trois années, nous couvrent d'injures aussi violentes que stupides, dont les seules armes sont le bluff, l'émeute, la diffamation. Qu'ils changent de meneurs, que M. Rivelli s'efface ou non, nous n'avons rien à leur dire » (1).

M. Rivelli riposta dans un article du *Travailleur* (2) : « Ils nous accusent de les avoir diffamés. Pourquoi ne nous ont-ils pas traduits devant la justice ? Je les traiterai demain d'escrocs, de voleurs et d'assassins et je les mets au défi de me poursuivre : ils ont trop peur. Si nous sommes des bluffeurs, des émeutiers, des diffamateurs, eux sont des menteurs, des provocateurs, des lâches. »

---

(1) *Ouest-Eclair*, 11 février 1912.

(2) *Travailleur de la Mer*, 10 mars 1902.

Le 26 février 250 à 300 Cancalais vinrent à Saint-Malo et essayèrent de débaucher les ouvriers qui travaillaient aux navires et de débarquer les gardiens. Ils pénétrèrent sur les quais. Un jeune homme de 19 ans, M. Boulain, et une jeune fille de même âge, Mlle Colombe Lebéler, désormais célèbre au pays de Cancale, se firent arrêter pour outrages aux gendarmes : quelques jours après, M. Boulain était condamné à vingt-quatre heures de prison, Mlle Lebéler à huit jours. A sept heures du soir, une compagnie du 47me d'infanterie en armes vint occuper la place Saint-Vincent. Et, à huit heures, à la demande de M. Rivelli, les manifestants se décidèrent à partir (1).

Le *Travailleur de la Mer* (2), rendant compte de la manifestation, proteste contre les arrestations : « Le gouvernement, dit-il, qui est impuissant à faire rendre gorge à ceux qui, sous les yeux bienveillants des autorités, truquent le compte des marins embarqués, se charge, par contre, de tenir à la disposition des armateurs des gendarmes et des soldats pour massacrer, le cas échéant, les pêcheurs qui refusent de se laisser détrousser sans protester. »

Les revues avaient commencé à St-Malo le 16 février 1912 : un bataillon du 47e était consigné; une cinquantaine de gendarmes étaient venus renforcer les brigades de Saint-Malo et Saint-Servan. Aux abords de l'Inscription maritime veillaient des agents de police. M. Gérard, commissaire spécial, M. Labouérie, commissaire de police, M. Revilliod, sous-préfet, étaient restés toute la journée aux alentours des bureaux. On avait annoncé une forte bande de manifestants cancalais : il en vint trente. Et les revues se passèrent dans le plus grand calme.

Le 7 mars était le jour anniversaire de la mort de Mme Baslé, la « victime des armateurs »; il devait y avoir au cimetière au moins 2.500 personnes. Il y en eut 300, et parmi elles à peine 50 pêcheurs; le reste comprenait des femmes et des enfants. M. Rivelli remercia d'un mot ceux qui avaient été fidèles. Le gendre de Mme Baslé s'était lui-même engagé aux

---

(1) *Ouest-Eclair*, 27 février 1912.

(2) 10 mars 1902.

conditions proposées par les armateurs : c'était la cause de l'abstention. M. Rivelli sentit que la partie était perdue : en grand nombre, les Cancalais s'engageaient. Plusieurs, qui protestaient encore en public, allaient individuellement signer la charte-partie, commettant ainsi une véritable trahison, disait M. Rivelli. Le secrétaire des Inscrits sonna la retraite le 17 mars. Dans une réunion à Cancale, avec une amertume non dissimulée, il constata que cent hommes à peine avaient lutté jusqu'au bout et s'étaient montrés intransigeants. « Vous auriez pu, dit-il, obliger la plupart des armateurs cancalais à vous donner satisfaction. Or, quatre seulement l'ont fait, à cause des lâches et des traîtres, qui vous ont abandonnés au moment où vos efforts allaient, comme l'an dernier, être couronnés de succès. Je souffre de voir qu'il y en a parmi vous qui ont trahi leurs camarades. » Il remarque que les armateurs sont allés dans le Finistère, à Guilvinec et ailleurs, chercher des avants de doris. Il veut sauver les hommes que leur fidélité expose à rester à terre: et pour cela il conseille la propagande individuelle, à domicile. « N'allez pas sur les routes empêcher les sacs de partir : de cela vous n'avez pas le droit. Mais déterminez la grève d'abstention. Empêchez qu'on ne charge les sacs sur les charrettes. Si vous voulez que tous ceux qui restent encore soient engagés, il faut que demain pas un sac ne parte » (1). C'était un appel désespéré. C'était aussi l'aveu de la défaite. Où donc étaient les beaux, les saints enthousiasmes de l'année précédente ? Qu'était devenu le prestige du nouveau prophète ? Mais « où sont les neiges d'antan ? »

Il y eut, quelques heures après la harangue de M. Rivelli, une bagarre entre les engagés et les non engagés. Et tout rentra dans le calme et dans l'ordre. Ce fut la fin du syndicat des pêcheurs de morue.

⁂

A Cancale, l'arrangement au mille à 27 quintaux s'est conservé, jusqu'en 1920, dans la plupart des maisons. Le syndicat de l'armement malouin l'a abandonné dès 1912,

(1) *Ouest-Eclair*, 18 mars 1912.

pour la charte-partie au quart net, ou les 25, aujourd'hui les 26 %. Un bon nombre de pêcheurs cancalais ont dû rester à terre en 1912, faute d'embarquement. Les armateurs ont déserté Cancale et leurs bateaux ont quitté ce pays, qui allait devenir le premier port d'armement pour la pêche de la morue. Le commerce et l'industrie locale ont perdu les sommes considérables que représentent les réparations et l'équipement des navires. L'idée syndicale est sortie de cette lutte discréditée; et le syndicat a été rendu impossible pour de longues années. M. Rivelli, démonétisé, a dû quitter le pays sans espoir de retour. Tel a été le résultat le plus clair de cette campagne d'injures, de menaces et de terreur. Et, soit guigne, fatalité ou calcul — sait-on jamais ? — tel paraît être le résultat ordinaire de toutes les campagnes de grévi-culture faites par M. Rivelli.

En 1910, à Marseille, M. Rivelli est candidat aux élections législatives. A-t-il l'espoir de décrocher un mandat, ou celui d'opérer un désistement fructueux ? Veut-il simplement brouiller les cartes, au profit de je ne sais quelle combinaison ? Tous ces points d'interrogation ont été posés, à la Chambre des députés, par des personnes qui ne semblaient pas des adversaires du secrétaire des Inscrits (1). La grève semble, à M. Rivelli, le moyen le plus sûr d'arriver au but qu'il se propose : il déclenche donc une grève qui durera deux mois: avril et mai 1910. Et, s'il faut en croire M. Chéron, quand on demandait aux inscrits pourquoi ils refusaient le travail, ils répondaient simplement : « Nous n'en savons rien; c'est pour obéir au chef. » — « Et quel est le chef ? » — « C'est Rivelli ! » (2). La grève avait, comme raison ou comme prétexte, l'embarquement des indigènes à bord des paquebots. Les inscrits refusaient de cohabiter, de manger et de travailler avec des hommes non civilisés, de mœurs et de coutumes différentes (3). — « Je n'aurais jamais cru,

---

(1) *Compte rendu officiel de la séance de la Chambre des députés* du 8 juillet 1910, reproduit par *Circulaire n° 663 du Comité Central Armateurs de France*, p. 192.

(2) Id., *ibid.*, p. 188.

(3) Id. *ibid.*, *passim.*

disait à ce propos M. Chéron, que l'internationalisme finirait comme cela » (1). M. Rivelli déclarait même que, si les compagnies s'avisaient de recourir aux services des marins bretons — vous entendez, Cancalais ? — les inscrits marseillais s'opposeraient aussi à leur embarquement (2). La grève a fait un tort considérable à Marseille, à la Corse, à l'Algérie, au pays tout entier : pendant huit semaines, elle a paralysé, au détriment de nos compatriotes, et au profit des étrangers, la vie économique du premier port de France. Et elle a abouti... au *statu quo*. Les indigènes, et aussi les Bretons, ont continué, comme devant, à s'embarquer avec les marins de la Provence. Qui donc a pu gagner à cette manœuvre ?

En 1912, M. Rivelli déchaîne, dans tous les ports de France, une nouvelle grève qui dure, celle-là, près de trois mois, exactement du 9 juin au 3 septembre. Les inscrits réclamaient cette fois des augmentations de salaires : leurs revendications nous ont semblé, pour la plupart, légitimes, comme l'étaient plusieurs des réclamations des pêcheurs de morue. Les armateurs firent quelques concessions jugées insuffisantes. Avant de reprendre le travail, les marins n'obtinrent aucun autre avantage, mais, par contre, virent pleuvoir sur eux les condamnations pour motif de désertion. Nous prenons au hasard : le 29 juin, le tribunal du Havre condamne, pour désertion, à quinze jours de prison et à la perte de leurs salaires, dix-huit chauffeurs et soutiers du paquebot *France*, dont cinq avec sursis, parce que âgés de moins de 21 ans (3). Le 2 juillet, le même tribunal condamne, pour désertion, à quinze jours de prison et à la perte de leurs salaires, vingt hommes du paquebot *France*, dont six avec sursis. Pour le même motif, sept hommes du *Salta* se voient appliquer par le tribunal de Marseille quinze jours de prison avec sursis (4). En maugréant, en menaçant, pareils aux chiens battus qui aboient en fuyant, les inscrits reprennent leur poste. M. Rivelli qui, pendant la campagne,

(1) *Circul. n° 663 Comité Central Armateurs France*, p. 187.

(2) Id. *ibid.*, p. 187.

(3) *Circul. n° 819 Comité Central Armateurs France*, p. 372.

(4) Id. *ibid.*, p. 376.

leur a fait tenir, dans les ordres du jour, un langage de grossière provocation et d'injures, tout comme à Cancale. M. Rivelli leur fait voter des menaces de sabotage et de bras croisés. Le syndicat du Havre adresse « aux marins de toutes spécialités les conseils suivants » (1) : « Si jamais nous sommes forcés de reprendre notre collier de misère, sans obtenir les satisfactions qui nous permettent de subvenir aux besoins des nôtres, nous nous souviendrons et *nous ne ferons qu'un travail proportionné aux maigres salaires qui nous sont accordés*. Nous n'avons également pas d'intérêt à soigner un matériel ne servant qu'à nous exploiter ! Nous ne ferons que ce que nous pouvons faire, rien de plus ! *Grève perlée*, dira-t-on ? C'est vous, armateurs, par votre intransigeance, qui l'aurez voulu. A bon entendeur, salut ! » — Le 26 juillet, M. Rivelli fit publier la déclaration suivante : « Les équipages des courriers *Atlantique* et *Cordillère*, après avoir recommencé le mouvement, subissant la plus impudente pression officielle, menacés de prison par leurs officiers, trahis par la maistrance, chambrés par la Marine, sont remontés à bord après 48 heures d'arrêt de travail. Ils y sont remontés contre ma volonté, je l'avoue bien sincèrement, contre celle de Gautier, et malgré les efforts que nous avons faits pour leur donner un courage qu'ils ne possédaient pas. J'ai voulu et j'ai obtenu qu'ils se réunissent une dernière fois... — J'ai fait, dans cette dernière réunion, de la propagande en faveur de la grève à bord, en préconisant le repos pendant le travail. L'*Atlantique* partira, mais il est probable que l'horaire officiel de son voyage sera quelque peu changé par la conscience des chauffeurs de ce paquebot. Les armateurs s'apercevront bientôt que la *grève perlée* est entrée en usage dans la marine commerciale, et que ce sont justement ceux d'entre les marins qui sont rentrés les premiers à bord qui la mettront en pratique » (2). — A Paris, le 27 juillet, le secrétaire des Inscrits profère les mêmes menaces : « Nous continuerons à préconiser la *grève perlée* à nos camarades, parce que c'est un moyen de forcer le COMITÉ DES ARMATEURS

(1) *Bataille syndicaliste*, 17 juillet 1912.
(2) *Humanité*, 26 juillet 1912.

à amener son sale pavillon. Nous ne craignons pas les foudres de la justice, surtout quand elles sont entre les mains de Briand.Nous dirons au chauffeur : assieds-toi sur ta pelle, repose-toi ; ou bien brûle du charbon, emplis les foyers, mais de telle façon qu'il n'y ait plus de tirage. Et toi, soutier, les officiers n'ont pas le courage de descendre dans les soutes : assieds-toi, mon vieux, et aide le chauffeur à ne pas enfourner de charbon. Et si l'on te hèle d'en haut, réponds, comme une femme, que tu as la migraine. Toi, matelot, quand le capitaine ou le pilote commandent babord ou tribord, le gouvernail n'obéit pas toujours bien ; le vaisseau est plus ou moins chargé sur un point. Et, si l'on te dit quelque chose, eh bien, c'est le bateau qui gouverne mal. Aucun officier ne te démentira, ils n'entendent rien au métier. Les capitaines au long cours sortent de l'école de navigation de Paris, et n'ont jamais tenu la barre que sur une barquette en Seine » (1). — Le 31 juillet, les délégués des Inscrits maritimes remettent aux départements de l'Intérieur, de la Marine et du Commerce — on avait refusé à M. Rivelli l'accès au ministère de l'Intérieur — un écrit dont voici la conclusion : « Nous déclarons que, vaincus par la faim, dégoûtés par la répression dont nous avons été et sommes encore victimes, nous rentrerons les uns après les autres à bord, le cœur ulcéré, pleins du sentiment d'une revanche prochaine ; mais, jusqu'à ce que le dernier d'entre nous ait repris son existence de paria et d'esclave, le cri de « Vive la grève ! » retentira » (2).

A la fin de toutes les grèves allumées par M. Rivelli, ce sont donc toujours les mêmes reculades, les mêmes abandons, les mêmes appels essoufflés et désespérés, les mêmes menaces, les mêmes enfantillages. A quoi bon ces luttes, ces injures, ces violences, à quoi bon la faim, la misère supportée si longtemps si l'on doit aboutir à des résultats négatifs, si l'on doit, en fin de compte, reprendre toujours le même *collier de misère* ? La grève est parfois une nécessité ; mais, comme la guerre, dont elle est une forme, elle se légitime

(1) *Bataille syndicaliste*, 28 juillet 1912.

(2) *Circulaire 819 Comité Central des Armateurs de France.*

par le bon droit d'abord, par les moyens employés, et par les chances de succès ! Celles de M. Rivelli ne se justifient jamais de cette manière. Ne serait-ce point la faute de M. Rivelli ou de sa méthode ? On est bien obligé de se le demander, et de chercher si, conduites par d'autres, moins passionnés ou moins entêtés, elles n'obtiendraient pas des avantages plus palpables.

M. Rivelli est d'origine corse ; il fut inscrit maritime jusqu'en 1910. De bonne heure, il se signala, dans les réunions d'inscrits, par une grande facilité de parole, une énergie farouche, et des revendications de surenchère; bientôt il conquit, dans les organisations syndicales, les premières places. Cela lui valut d'être nommé, en 1909, membre de la Commission supérieure, récemment instituée au ministère de la Marine : s'il faut en croire M. Guernier, député d'Ille-et-Vilaine, il fut même quelque temps une Egérie de l'administration du sous-secrétaire d'Etat M. Chéron, qui, en 1910, le fit révoquer, à la suite de la grève des inscrits marseillais (1). M. Rivelli est intelligent, audacieux plus encore ; il a une voix puissante, le verbe exubérant, une faconde toute méridionale. Il flatte la foule et satisfait ses passions par des violences qui procèdent plus du calcul que de la conviction : les armateurs sont des « exploiteurs », des « voleurs », des « bandits », des « forbans ». — « Les patrons de pêche n'ont pas le droit de vous commander, disait-il aux pêcheurs cancalais : vous ne devez pas leur obéir. S'ils veulent vous donner des ordres, amarrez-les solidement au grand mât, emplissez leur le ventre avec un entonnoir et cassez-leur la gueule, cassez-leur la gueule (2) ». Il se propose ainsi d'intimider ses adversaires, non moins que de plaire à ses partisans. Par sa puissance d'affirmation, son assurance, ses promesses de victoire, son optimisme communicatif, il fascine le peuple, et il sait le manier. Il a ce que nous appellerions volontiers la psychologie de l'immédiat : il manœuvre d'abord avec aisance sur le champ de bataille de la grève, il entraîne ses troupes, et les maintient en haleine. Qu'on

(1) *Circulaire n° 663 Comité Central Armateurs de France* p. 194.

(2) *Nouvelliste de Bretagne*, 14 mars 1911.

se rappelle l'enthousiasme des Cancalais, leur engouement pour ce demi-dieu qu'était Rivell — ainsi l'appelaient-ils familièrement — : on lui faisait des cortèges comme à un triomphateur, les enfants l'entouraient et l'acclamaient, il était littéralement couvert de fleurs. Si la municipalité avait démissionné, comme il le lui suggérait, on l'eût hissé, si la chose avait été possible, au pavois municipal. Il eut même un moment cet espoir. Les manifestations le grisent-elles ? Fait pour les calculs immédiats, gaspille-t-il trop tôt ses forces et ses moyens ? Il ne semble pas fait pour les luttes de longue haleine. Assez vite le sang-froid de ses adversaires parvient à le déconcerter. A Cancale, il n'a pas su s'arrêter à temps, modérer ses revendications, organiser les pêcheurs pour l'avenir, former un syndicat fort : il s'est usé tout de suite dans des palabres. Et nous ne serions point surpris qu'à son départ, en 1911, ses partisans les plus chauds eussent poussé un soupir de soulagement. En 1912, la désaffection était générale et l'action de l'agitateur fut nulle. On peut vraiment attribuer à M. Rivelli l'échec du légitime mouvement syndical des pêcheurs de morue.

Les Cancalais s'enflamment vite. On les dit issus d'une colonie espagnole, qui serait venue s'établir en nos parages. Ils ont le caractère ardent, le sang vif, l'enthousiasme facile, un goût prononcé pour la lutte et les manifestations. En vérité, quand on dit Cancalais, c'est Cancalaises qu'il faut entendre. Les hommes sont absents une grande partie de l'année : les charges et les responsabilités retombent sur les femmes. Elles ont su les prendre et... les garder. Elles sont actives, laborieuses, dures à la peine ; elles ont de la décision et de l'entêtement. Ayant contracté l'habitude de commander, elles la conservent, quand les hommes sont de retour. Elles s'imposent à leurs maris ; et ceux-ci semblent accepter d'assez bonne grâce ce renversement des rôles. Parfois, comme les soldats de la Grande armée, ils grognent : mais ils marchent quand même. Ces femmes, qui ne manquent pas de qualités, ont pourtant les défauts de leurs qualités, et aussi les défauts de leur sexe : elles cèdent à l'impulsion, et, avant d'agir, ne calculent pas assez, et ne réfléchissent pas suffisamment aux conséquences de leurs actes.

Les armateurs cancalais ont, sur leurs collègues de l'ar-

mement, de gros avantages tout à leur honneur : ils sont capitaines en même temps que propriétaires de leurs navires. Il n'est point rare, en ce pays, de voir trois ou quatre membres d'une famille sur un bateau de pêche : tout ce monde travaille, et gagne, et rapporte à la maison. Si la campagne est médiocre, le capital n'aura pas de gros dividendes, il aura peut-être des pertes : à Cancale, les armateurs touchent quand même des sommes importantes, sinon comme armateurs, au moins comme pêcheurs. Des fortunes se sont ainsi édifiées assez rapidement. Pas toutefois sans porter ombrage à quelques-uns, ou même à plusieurs. Les Cancalais, les Cancalaises surtout, n'ont pas pardonné à des compatriotes, à des parents, de devenir riches, quand eux-mêmes restaient dans la médiocrité. Il s'est amassé des haines, qui n'attendaient que des circonstances favorables pour éclater. Les étincelles de la prédication révolutionnaire de M. Rivelli tombaient sur une matière éminemment inflammable et l'incendie devait se propager rapidement.

Si du moins les pompiers avaient été à leur poste ! Nous voulons dire : si les représentants de l'ordre public avaient fait leur devoir ! M. Saint, préfet d'Ille-et-Vilaine, porte, dans les événements de Cancale et le trouble économique et social qui les a suivis, une large et lourde part de responsabilités. Le ministre du Travail envoya à M. Saint une dépêche pour le féliciter de son « intelligente initiative ». Et une femme, M^me^ Prudent Thomas, lui offrit une gerbe de fleurs, au nom du syndicat, pour le remercier de son dévouement « aux pauvres pêcheurs cancalais (1) ». Si nous comprenons la gerbe, nous nous expliquons moins les officielles félicitations. Un journal, la *République française*, parla de ce « préfet qui dessert la cause de l'ordre pour épouser celle de la candidature officielle (2) ». Nous n'oserions pas aller jusque-là. Mais, hélas ! dans notre démocratique organisation, un préfet reste toujours l'homme d'un parti et d'une politique. Pendant les troubles, qui faillirent, comme on sait, tourner au tragique, M. Saint eut une préoccupation;

(1) *Ouest-Eclair*, 11 mars 1911.
(2) Cité par *Nouvelliste de Bretagne*, 14 mars 1911.

il en eut d'autres, mais il eut cette préoccupation : éviter que la situation du député de la circonscription n'en fût ébranlée, et faire en sorte qu'elle en fût affermie. Quand il aurait dû, avant tout, faire de l'ordre, le préfet fit aussi de la popularité. Devant les armateurs *bons républicains* il fit appel à la solidarité du parti : il esquissa le geste de détresse en présence des frères et amis. Les *Débats* rapportent : « Le préfet a exercé une formidable pression sur M. Herclat, conseiller général, très influent à Cancale. Il lui a fait valoir que l'échec des négociations gouvernementales aurait pour résultat la non-réélection de M. Guernier, député, en 1914. M. Herclat, républicain avancé, a cédé devant les instances de M. Saint. A son tour, il a exercé, grâce à son influence notoire, une pression sur les armateurs » (1). Le *Lloyd français* donne la même note : « Le préfet, avec infiniment d'audace et d'adresse, faisait jouer les influences politiques locales, exerçait une pression sur certains armateurs effrayés de la situation, et leur arrachait une concession nouvelle » (2). M. Herclat, dans une lettre adressée au *Salut*, confirmait les manœuvres et la pression, quand il déclarait que les armateurs avaient cédé le couteau sur la gorge (3). Nous avons pu nous faire, sur ce point, une conviction très ferme : à défaut d'autres preuves, le silence de certains intéressés était assez éloquent. N'eût-on pas connu ces tractations, que l'attitude publique du préfet d'Ille-et-Vilaine aurait suffi pour les faire soupçonner. Pour M. Saint, M. Rivelli était *tabou*, il était infaillible : il n'y fallait pas toucher, il ne fallait pas le contredire. Toutes les démarches du préfet tendaient à faire céder les armateurs, point les marins : son but était d'amener les premiers aux 25 quintaux, non les pêcheurs aux vingt-sept ou vingt-huit. Nous avons vu le geste loyal d'un armateur cancalais proposant ses comptes : il semble que M. Saint en ait conclu à l'exagération des revendications populaires. Il n'en a pas moins persévéré dans le même sens. Des armateurs montent sur leur bateau pour faire une manœuvre urgente :

(1) *Débats* du 11 mars 1911.
(2) *Lloyd français*, 17 mars 1911.
(3) *Salut* du 14-15 mars 1911.

devant les protestations de la foule, le préfet laisse aller, pour l'opération... les intéressés ? non pas, M. Rivelli lui-même. Oh ! sans doute, la poigne n'est pas toujours un moyen de solution ; mais moins encore la faiblesse. M. Rivelli instaura, pendant quelques jours, un véritable régime de terreur. Les troupes étaient insuffisantes au cas d'événements tragiques, ou elles étaient maintenues à trop grande distance pour intervenir en temps utile. Des inscrits qui voulaient s'embarquer à Saint-Malo durent se déguiser en paysans: les capitaines faisaient à pied 5 ou 6 kilomètres, n'osant prendre le tramway à Cancale même, dans la crainte d'être brutalisés. M. Saint ne prit les mesures nécessaires que sur un ordre formel parti du ministère : du moment où elles furent annoncées, le calme se rétablit, et M. Rivelli lui-même travailla dans le sens de l'apaisement. Il y a vraiment, chez un préfet, une réserve, une décence à garder, pour qu'on ne soit pas tenté de prendre la condescendance pour une forme de complicité avec le désordre.

M. Rivelli trouva dans la presse un auxiliaire plus puissant encore : « Sans l'*Ouest-Eclair*, déclarait l'agitateur, je n'aurais obtenu aucun résultat. » Le grand régional de l'Ouest, particulièrement lu à Cancale, l'aida en effet de façon très active. La direction de l'*Ouest-Eclair* était convaincue de la justice de la cause des pêcheurs ; pour elle, les « Terreneuvas » étaient des opprimés, victimes de la cupidité des armateurs. Elle avait là une occasion unique de montrer son dévouement au peuple, et la profondeur de ses sentiments démocratiques. Peut-être même fut-elle heureuse de marcher une fois la main dans la main avec d'authentiques socialistes. Quoi qu'il en soit, elle eut le tort certain de ne pas se former une conviction personnelle et de laisser le champ libre à son envoyé spécial. Bientôt le siège du rédacteur fut fait : il ne se préoccupa point d'étudier le problème fort complexe des relations entre armateurs et pêcheurs. M. Rivelli devint tout de suite son informateur ! On dit même que le rédacteur écrivait fréquemment sous la dictée de l'agitateur. En tous cas, l'admiration que le journaliste professe pour le secrétaire des Inscrits est sans bornes : M. Rivelli est un soleil sans tache. Jamais

pour lui le moindre mot de blâme. Toutes les critiques sont pour ces malheureux coupables d'armement. Le fils de M. Quéma, armateur et adjoint au maire, un jeune homme de 16 ans, dans un mouvement d'affolement bien compréhensible, tire un coup de fusil en l'air : il est voué aux gémonies. Les pêcheurs ont toujours toute raison : ils ont pour eux le bon droit ! Il faut voir de quel ton on parle à ce nouveau souverain et quelles flatteries on lui prodigue. C'est de la vulgaire démagogie ! Qu'on en juge ! Quand les armateurs font le geste — généreux — de diminuer le mille de deux quintaux, l'*Ouest-Eclair espère* « que l'on ira jusqu'à 25 quintaux... Les inscrits, on le sait, *veulent 25 quintaux* : mais, puisqu'on leur accorde 28 quintaux déjà, c'est le commencement (1) ». Les pêcheurs abandonnent un quintal : « A leur tour, les pêcheurs ont tenu à marquer leur bonne volonté, en même temps que leur vif désir de voir terminer à brève échéance ce douloureux conflit. Ils font l'abandon d'un quintal. Ils n'exigent plus, depuis quelques heures, que 26 quintaux au mille. *Qu'ils nous permettent de les féliciter chaleureusement.* Tout le monde, nous en sommes persuadé, *leur saura gré de n'avoir pas manifesté, dans les circonstances actuelles, une intransigeance intraitable.* Au geste des armateurs ils répondent par *un geste plein de dignité, on pourrait dire généreux.* C'est fort bien ; c'est d'autant mieux que la foule, depuis le début des négociations, observe *le calme le plus absolu*, et qu'on n'a plus le moindre incident à déplorer (2) ». O peuple, que tu es grand, que tu es bon, que tu es beau ! Nous savons quel fut ce calme, qui fait l'admiration du rédacteur de l'*Ouest-Eclair*. Les pêcheurs parlent et agissent toujours bien ; les armateurs ont tort toujours, même quand ils vont déhaler leurs bateaux pour les soustraire au danger. N'est-ce pas, en effet, un geste de provocation à la foule si calme et si douce ? Eh bien ! non, ô journaliste candide, la question n'est pas si simple : la justice et le bon droit n'étaient pas, de façon absolue, du même côté ! Le rôle de la presse, en ces circonstances, est fort important : elle

(1) *Ouest-Eclair*, 6 mars 1911.
(2) *Ouest-Eclair*, 7 mars 1911.

doit *dégager* la vérité ! A Cancale il fallait d'abord étudier la question, provoquer des explications sur les données douteuses ou obscures, et *mettre les choses au point*. Tout le monde y aurait gagné. A notre avis, le problème à résoudre était celui-ci : « Jusqu'où peuvent aller, dans la voie des concessions, les armateurs, pour sauvegarder la vie de l'armement ? » Car enfin, il faut bien qu'il vive, l'armement, pour que puissent en vivre les pêcheurs ! Autrement on arriverait à des arrangements qui, comme la jument de Roland, auraient toutes les qualités, mais à qui, comme à elle, manquerait l'essentiel, qui est d'exister. Les armateurs étaient disposés à montrer leurs registres et leurs comptes : il fallait en profiter, publier les gains, les pertes de l'armement, établir une moyenne sur plusieurs années consécutives ! De là on pouvait tirer des conclusions sérieuses, intéressantes, probantes, beaucoup plus que de la possession, par certains armateurs de villas ou de chalets.

L'*Ouest-Eclair* a donc contribué, il faut le dire, au malaise qui a suivi les événements de 1911, et dont la guerre seule a empêché de voir toutes les conséquences. Sans mauvaise intention, il a aidé aussi à répandre les doctrines antisociales, antifrançaises, le néomalthusianisme en particulier, que véhiculent partout où ils vont les commis-voyageurs de la révolution. Cette expérience regrettable lui aura sans doute fait comprendre qu'il faut se méfier des militants de la C. G. T. : même affublés de la toison des brebis, ils restent des loups, qu'on ne doit introduire en aucune bergerie.

SEPTIÈME PARTIE

Le Présent et l'Avenir de la Pêche

CHAPITRE I

Etat de l'Armement de Pêche en 1921

Formes diverses des bateaux. — Nombre de navires en 1921. — Mouvement de l'armement. — Nombre de personnes occupées par l'industrie de la pêche.

Pour faire la pêche de la morue, on a successivement utilisé tous les genres de bateaux : vieux baleiniers qui n'avaient plus assez de résistance pour affronter les glaces polaires, et petits harenguiers fatigués qu'on radoubait pour les expédier à Terre-Neuve et Islande. Bientôt pourtant les armateurs ont adopté certaines formes un peu spéciales. Ce sont d'abord les *caravelles* — ou *crevelles* dans le Nord — que le P. Fournier (1) définit : « des vaisseaux ronds de médiocre calibre, du port de six à sept vingts tonneaux, qui ont quatre mâts et quatre voiles latines ou d'artimon, ou autrement d'oreilles de lièvres. » Les Basques les affectionnaient surtout à cause de leur vitesse. Les Normands s'en servaient aussi, mais les leurs étaient de moindres dimensions : elles jaugeaient de 50 à 70 tonneaux. L'équipage était de 12 à 15 hommes.

(1) Jésuite du XVII[e] siècle, qui s'était spécialisé dans les questions maritimes. Il publia à Paris, en 1667, un *Traité d'hydrographie*, aussi documenté au point de vue historique que précis au point de vue technique.

Plus tard, vers le commencement du XVIII[e] siècle, les caravelles firent place aux *dogres*, espèces de goélettes sans voiles hautes, et aux *brigantins*, navires de bas bord, allant à voile et à rame, et sur lesquels on mettait de 20 à 24 marins. Le bas bord convenait parfaitement à la pêche, telle qu'elle se pratiquait alors à Terre-Neuve : du bateau et non sur des doris. C'est ainsi qu'elle se fait toujours en Islande.

Après différentes transformations, que l'expérience et le progrès imposèrent, à la fin du XVIII[e] siècle, apparurent les goélettes, légers navires de 50 à 80 tonneaux, plus allongés et moins larges que les précédents ; elles se sont conservées jusqu'à nos jours. Mais elles tendent à disparaître. Il en reste quelques-unes à Terre-Neuve, et ce sont des goélettes que les armateurs paimpolais envoient en Islande. Elles sont, toutefois, beaucoup plus grandes que les primitives : la *Glycine* a plus de 190 tonneaux, et son équipage est de 27 hommes. Les deux ports du Nord, Dunkerque et Gravelines, avaient jadis la spécialité de petits *dandys*, dont les proportions étaient celles de nos bateaux côtiers : en 1911, la *Liberté* et le *Gambetta* pêchaient avec 8 ou 9 marins, et jaugeaient 39 tonneaux, Ne fallait-il pas à ces hommes la triple cuirasse d'airain, dont parlait Horace, pour oser affronter sur de si frêles barques les dangereux parages des mers islandaises ? Les dandys d'aujourd'hui — Dunkerque en compte six encore — ont parfois plus de 120 tonneaux et portent un équipage de 20 à 22 hommes.

Les armateurs envoient, à notre époque, sur les Bancs surtout, d'immenses bateaux, à la fois plus solides et mieux gréés : des *bricks*, *bricks-goélettes*, des *trois-mâts*, *trois-mâts goélettes* et *trois-mâts carrés*. Le *Saint-Jacques*, de Saint-Malo, est un navire de 414 tonneaux; il est monté par 38 hommes. Le *Raymond* et le *Cotentin*, de Fécamp, jaugent 517 et 484 tonneaux; ils ont à bord 34 et 38 pêcheurs. Ces chiffres ne sont pas rares dans le port normand, qui se glorifie d'avoir les équipages les plus nombreux et les plus beaux voiliers. Saint-Malo, Saint-Servan et Cancale menacent de plus en plus de rattraper Fécamp, ou même de le dépasser.

Depuis une quinzaine d'années, quelques chalutiers français sont allés pêcher la morue. Les équipages ne courent

pas les mêmes risques que sur les voiliers, quoiqu'ils aient une vie fort pénible. Il serait à désirer que le nombre de ces navires augmentât : la morue n'aurait pas moins de saveur pour coûter moins de vies humaines. Le chalutage a pourtant de gros inconvénients: il racle les fonds de l'océan, détruit les frayères et les espérances, tue le poisson avant sa naissance, ou le fait disparaître avant son complet développement. Les équipages et armateurs de voiliers l'ont rendu, à tort, responsable de mauvaises années de pêche. C'est pourquoi il fut d'abord vivement attaqué, et c'est le motif que mettent en avant les Canadiens pour le combattre férocement. Il est possible de réglementer la grandeur des mailles des filets et de réduire au minimum les inconvénients. Aussi bien la morue est si prolifique ! Préparé un peu hâtivement sur les vapeurs, le poisson n'a pas la même saveur que sur les voiliers. Mais tel quel on l'accepte sur les marchés, et le chalutage peut connaître de beaux jours.

***

On distinguait autrefois, pour la pêche de Terre-Neuve, l'armement *métropolitain*, qui avait lieu dans les ports mêmes de France, et l'armement *colonial*, qui se faisait à Saint-Pierre-et-Miquelon. La guerre a achevé l'armement colonial, bien atteint déjà : en 1914, il restait, à Saint-Pierre, 24 goélettes, quand il y en avait eu 105 en 1906 et 208 en 1902.

En 1921, l'armement de Terre-Neuve comprend :

1° des VOILIERS

de Saint-Malo. Saint-Servan.	—	69	avec	2119	hommes
Cancale, (1)		2	—	65	—
Granville		6	—	220	—

(1) Avant 1911, Cancale avait 50 navires et voulait devenir le premier port d'armement pour la grande pêche. A la suite de l'agitation révolutionnaire de 1911, les armateurs ont fui Cancale, où leurs bateaux et leurs personnes n'étaient plus en sécurité, pour se réfugier à Saint-Malo, Saint-Servan, ou ailleurs, emportant avec eux des ressources considérables.

Fécamp	13	—	430	—
Paimpol	5	—	161	—
Dahouet	1	—	31	—
La Rochelle	2	—	63	—

2° des CHALUTIERS A VAPEUR.

d'Arcachon	1	navire avec	56	hommes
de Boulogne s/mer	10	—	402	—
Fécamp	12	—	449	—
Le Havre	2	—	72	—

En 1921, il y a donc, sur les Bancs de Terre-Neuve : 98 voiliers et 25 vapeurs, soit 123 bateaux et 4.068 pêcheurs.

En Islande, on a expédié, pour la campagne de pêche :

de Dunkerque	2	voiliers et	44	hommes
Gravelines	9	—	192	—
Paimpol	6	—	168	—

Nous savons déjà que les chalutiers vont, chaque année, en Islande et à Terre-Neuve. En 1921, 3 chalutiers, de Fécamp, montés par 89 marins, pêchent exclusivement sur les côtes d'Islande. Cela fait, pour l'armement d'Islande, 20 bateaux et 493 pêcheurs. Si l'on faisait à part la statistique de cette pêche, il faudrait y ajouter les chalutiers que nous avons signalés à Terre-Neuve, avec leurs équipages. Il y a lieu de tenir compte de cela, quand on se trouve en présence des chiffres fournis ordinairement, et qui reproduisent deux fois les mêmes bateaux à vapeur.

L'armement, en 1921, est en augmentation sensible par rapport à 1920 : aussi bien celui des voiliers que celui des chalutiers. Continuera-t-il de s'accroître ? On peut se le demander : pour cela il est bon de consulter les statistiques. Le passé nous renseignera sur l'avenir.

En 1880, il y avait, en Islande, 262 bateaux français et 4.883 hommes (1).

(1) *Bulletin de la Navigation*, février 1910, p. 80.

En 1889, la flottille de pêche des Bancs était réduite à 137 bateaux métropolitains : diminuée presque de moitié par rapport aux années qui précédèrent le Bait-bill, voté en 1886. Il faudrait ajouter environ 200 goélettes coloniales (1).

Voici maintenant, pour les vingt dernières années, la courbe de l'armement. Remarquons seulement que les voiliers métropolitains et les goélettes saint-pierraises sont confondus sous la rubrique « voiliers de Terre-Neuve » (2).

ANNÉES	ISLANDE				TERRE-NEUVE			
	Chalutiers		Voiliers		Chalutiers		Voiliers	
	NOMBRE de Navires	NOMBRE de Marins	NOMBRE de Navires	NOMBRE de Marins	NOMBRE de Navires	NOMBRE de Marins	NOMBRE de Navires	NOMBRE de Marins
1899	»	»	161	3.004	«	»	370	8 717
1900	»	»	161	3.077	»	»	403	9.586
1901	»	»	150	2.928	»	»	416	9 995
1902	»	»	148	2.892	»	»	426	10.459
1903	»	»	145	2.856	»	»	426	10.666
1904	»	»	161	3.266	»	»	382	9.706
1905	»	»	178	3.723	»	»	315	8.332
1906	»	»	180	3 868	»	»	321	8.416
1907	43	1.211	143	3 034	6	156	284	7.672
1908	36	1.035	117	2 564	1	37	282	7.809
1909	21	642	101	2 195	18	601	260	7 261
1910	35	1.063	106	2 256	4	124	266	7.064
1911	35	1.064	79	1 625	2	74	283	7.654
1912	36	1.140	80	1 736	1	32	280	7.619
1913	32	1.014	75	1.643	2	68	264	7 244
1914	46	1 455	65	1 364	3	110	251	7.004
1915	4	132	4	103	8	288	72	2.199
1916	»	»	12	275	»	»	82	2 474
1917	»	»	17	330	»	»	5	1 573
1918	1	39	11	234	»	»	58	1.746
1919	15	513	15	341	26	1 013	59	2 130
1920	10	378	17	395	32	1.125	71	2.264

(1) *Bulletin de la Navigation*, mars 1910, p. 226.
(2) *Bulletin Œuvres de Mer*, n° 21, janvier 1921, p. 33.

Comme on le voit, la guerre a creusé des vides considérables dans nos flottes de pêche : un certain nombre de navires ont été torpillés ; d'autres qui, pendant les hostilités, manquaient d'équipages, ont été vendus, mis au long-cours ou au cabotage. Mais, bien avant la guerre, l'industrie morutière avait subi une véritable crise qui n'était, au dire des optimistes, qu'une crise de transformation. Certaines campagnes avaient été marquées par de nombreux sinistres, et les bateaux n'avaient pas été remplacés. Ou bien la pêche avait été mauvaise, et le déficit n'avait pas permis d'armer à nouveau ; car la profession d'armateur, quoi qu'on en dise, ne conduit pas infailliblement à la fortune. Pour Terre-Neuve en particulier, les années qui avaient suivi le Bait-bill avaient été néfastes. Bon nombre d'armateurs avaient vendu leurs navires aux Anglais de Terre-Neuve. Quelques-uns aussi, ou prévoyants ou routiniers, s'étaient effrayés d'avoir à subir les conséquences financières des dernières lois votées en faveur des marins, surtout de la loi de 1907, et s'en étaient déchargés en liquidant leur armement. Très certainement, l'industrie, bien avant 1914, était devenue plus aléatoire : les charges réelles qui résultaient des lois sociales, les exigences des pêcheurs, l'augmentation sensible du taux d'assurance ajoutaient de nouveaux risques, auxquels la vente du poisson n'apportait pas une suffisante compensation. Depuis la guerre, les campagnes ont été fructueuses, les pêches abondantes et les prix élevés : mais qui peut prévoir combien de temps cette situation se maintiendra ? La morue est, au plus haut degré, capricieuse, et les cours ont, comme le vent, des sautes fort rapides et des conséquences incalculables. Il y aura encore, c'est fatal, des flottements dans l'armement à la grande pêche. Il nous semble toutefois qu'il s'est opéré un certain tassement, que les armateurs savent mieux où ils vont, et que la crise de cette industrie est enrayée de façon à peu près définitive.

Il y a eu des tâtonnements, inévitables en tous les débuts, dans l'organisation du chalutage. Il y eut d'abord de grosses déceptions : mais les Français semblent avoir trouvé la bonne méthode. Si l'on discute encore sur certains points,

il apparaît que l'on doit être fixé d'ici quelques années; et il est facile de prévoir un développement régulier de ce mode de pêche.

⁂

Quel que soit d'ailleurs l'avenir de l'industrie morutière, la pêche occupe annuellement près de 6.000 hommes. Si l'on ajoute à ce chiffre : les entrepreneurs, ingénieurs, charpentiers, calfats, zingueurs, peintres et autres ouvriers employés à la construction et aux réparations des bateaux, à la préparation de la morue ; les équipages des navires qui transportent le poisson ; les commerçants en gros et au détail qui profitent, à un degré quelconque, de la vente de la morue; les familles des pêcheurs, ouvriers et commerçants, on arrive à un minimum de 40.000 personnes qui vivent de cette industrie. C'est appréciable !...

Et il est permis de se demander ce que deviendraient tous ces gens, le jour où la pêche disparaîtrait. Il est des âmes sensibles que ne préoccupe point cet aspect de la question : c'est trop pratique, et il est plus prudent de se tenir dans la sereine région des principes ! Il faut décréter, sans phrases, la mort d'une industrie si cruelle ! M. Raoul Ponchon, versificateur facile et fabricant d'impromptus, demandait, il y a quelques années, dans le *Figaro*, pourquoi tant de marins se livrent à un labeur exténuant et s'exposent à de si grands périls

Pour de vieilles folles férues
De carêmes et de morues.

Et d'autres lui firent écho, plus ignorants encore des questions économiques et des répercussions que pourraient avoir leurs solutions simplistes que préoccupés du sort des Terreneuviers et des Islandais. Périssent les femmes et que les enfants meurent de faim ; mais n'exposons pas les hommes ! C'est un humanitarisme intelligent ! Et il est trop souvent de cette qualité-là !

CHAPITRE II

Encouragements de l'Etat à la Grande Pêche

Raisons et historique des primes. — Loi du 26 Février 1911. — Primes à l'armement. — Primes à l'exportation. — Pénalités de la loi du 26 Février 1911 : Fraudes. — Question du transport par voie ferrée. — Immunités dont jouit la grande pêche.

Nos concurrents à la pêche ont sur nous une incontestable supériorité de situation. A Terre-Neuve, les insulaires sont chez eux, les Américains, les colons anglais de la Nouvelle-Ecosse, du Cap-Breton et du Canada sont à leurs portes. En Islande, les Anglais encore et les Norvégiens sont beaucoup plus rapprochés que nous. Ils peuvent tous employer des bateaux plus légers, rentrer souvent dans leurs ports d'armement, se ravitailler et faire provision de boëtte fraîche. Des dépenses considérables s'imposent à nos armateurs : ils doivent avoir des bâtiments plus grands, étant astreints à des campagnes plus longues. Ils perdent, à l'aller et au retour, un temps précieux que les autres utilisent. Somme toute, ils travaillent moins longtemps, exposent des capitaux plus importants et courent de plus grands risques.

Pour rétablir l'équilibre, et permettre aux français de lutter, sans trop de désavantage, avec les étrangers, tous les gouvernements, sans interruption, ont accordé à l'industrie morutière des encouragements. Les premières

primes en espèces remontent au gouvernement de Louis XV. En 1767, le roi accorda une gratification de cinq cents livres à tout navire français qui irait pêcher sur la côte de Terre-Neuve comprise entre les caps Saint-Jean et Bonavista. Il s'agissait alors de reprendre aux Anglais une partie du French-Shore qu'ils avaient envahie. Ce fut sans succès d'ailleurs.

Afin de compenser l'état d'infériorité ruineuse où se trouvait notre armement après les traités de 1713 et de 1763, intervint l'ordonnance du 18 septembre 1785, complétée par le règlement du 7 février 1787 : c'était l'institution des primes régulières à l'armement et à l'exportation.

En 1790, le produit de la pêche française atteignit presque le chiffre de seize millions; les primes payées à l'exportation s'élevaient à trois cent mille francs. L'Etat donnait dix francs par quintal de poisson, — cent livres, — expédié aux colonies françaises; cinq francs seulement par quintal de morues séchées à destination de l'Espagne, du Portugal, de l'Italie et du Levant.

Un des premiers soins de l'Assemblée nationale fut de confirmer ces encouragements, en y ajoutant une prime additionnelle de trois francs par quintal de morues sèches à destination de l'Espagne, du Portugal, de l'Italie et du Levant. Pour raisons budgétaires, le payement de ces primes fut suspendu en 1793; les lois des 17 ventôse, 17 prairial et 4 messidor an X les rétablirent, et les fixèrent au taux de vingt-quatre francs par quintal métrique.

L'empire n'apporta aucun changement à cette législation. Aussi bien la pêche ne fut guère pratiquée à l'époque. Mais, quand nos compatriotes purent retourner à Terre-Neuve et en Islande, après le rétablissement définitif de la paix, le gouvernement de Louis XVIII rendit, le 8 février 1816, une ordonnance qui fixa les bases sur lesquelles depuis lors ont été accordées les primes; la quotité seule fut modifiée par les différentes lois successivement rendues sur la matière (1).

En 1821, 1826, 1831 et 1836, fut renouvelée, avec des retouches, l'ordonnance de 1816. En 1851 on fondit dans un

(1) Ad. Bellet, *op. cit.*, p. 224 à 229.

texte unique une législation éparse. Depuis, tous les dix ans, on a prorogé la loi de 1851, avec des modifications à chaque fois : en 1911, plus de vingt décrets étaient en vigueur. A ce moment, on a jugé nécessaire une refonte des textes. Des éléments nouveaux d'ailleurs s'étaient introduits : les lieux de pêche ne sont plus les mêmes, la pêche avec sécherie tend à disparaître, et les chalutiers sont entrés en scène (1). C'est la *loi du 26 février 1911* qui aujourd'hui régit la matière.

Les primes sont de deux sortes : les primes à l'*armement*, et les primes aux *produits* de pêche ou à l'*exportation*.

Les primes *à l'armement* sont :

Pour l'*Islande*, de *cinquante francs* par homme d'équipage (2);

Pour *Terre-Neuve*, de *trente* francs par homme d'équipage employé à la pêche et de *cinquante* francs par homme effectivement employé à l'opération de la sécherie, à raison d'un homme au plus par trois hommes employés à la pêche (3).

Ces sommes ne sont accordées que pour les inscrits définitifs ou pour les inscrits provisoires âgés de moins de vingt-deux ans à la date du départ. Les marins doivent être reconnus aptes à la grande pêche, après un examen médical fait par un médecin de la Marine ou agréé par elle, avant l'établissement du rôle d'équipage. Le transport entre la France et les lieux de pêche des hommes engagés en France à destination des navires armés dans les colonies ne peut être fait que par des bâtiments français (4).

Autrefois les bateaux étaient assujettis à un minimum d'équipage. Aujourd'hui chaque bateau peut embarquer le nombre d'hommes qu'il veut, et le tonnage n'est pas pris en considération. La seule condition imposée, sauf le cas de force majeure, est celle d'un séjour minimum sur les lieux de pêche. La durée du séjour : à Terre-Neuve et Saint-Pierre, est de quarante-cinq jours, s'il est continu, ou de quatre-vingt-dix jours avec fractionnement (5); en Islande,

(1) *Circul. n° 677 du Comité Central des Armateurs de France. Rapport.* FROMAGEOT, p. 387 et suiv.
(2) *Art. 3 de la loi du 26 février 1911.*
(3) *Art. 2.*
(4) *Art. 7, § 2.*
(5) *Art. 2, § 1.*

de vingt-et-un jour continus, ou de soixante avec fractionnement (1). Pour la facilité du contrôle, les intéressés font : au départ, une déclaration d'armement devant l'administrateur de l'Inscription maritime, et, au retour, à la douane, une déclaration de fin de campagne (2). Cette mesure vise surtout les chalutiers.

Tout navire, d'Islande ou de Terre-Neuve, qui ne rapporterait pas cinq mille kilos au moins de produits de pêche, perdrait le droit aux primes (3).

La prime à la sécherie n'est allouée que si la quantité de poisson séché est égale à trois mille kilogrammes (4). Cette réserve a pour objet de mettre fin à des abus. Le gouvernement encourageait beaucoup autrefois la pêche avec sécherie. Avant la convention du 8 avril 1904, elle se pratiquait en grand sur la côte de Terre-Neuve, par un personnel un peu spécial. A la pêche proprement dite allaient des marins déjà formé: au séchage on occupait des hommes, dénommés *pelletas*, qui n'avaient point navigué, qui s'aguerrissaient peu à peu, et fournissaient, après deux ou trois campagnes, à la marine de guerre un contingent de valeur. En élevant, dans ce cas, la prime à cinquante francs, la loi favorisait l'embarquement des pelletas. Mais le séchage ne peut plus se faire sur le French-Shore. Il se fait encore à Saint-Pierre, par des entreprises spéciales, et non plus par l'équipage. Les armateurs auraient voulu pourtant garder le droit à la prime élevée. Ayant constaté, en 1896, que des bateaux armés avec sécherie rentraient en France, sans avoir fait sécher à la côte et même sans avoir abordé, l'administration interprétait la loi en ce sens que le navire « faisant opération de sécherie » devait débarquer à cet effet, en permanence, « une partie de son équipage ». Afin de passer à travers les mailles du règlement, les armateurs déclaraient d'ordinaire un homme affecté à ce travail. Cet homme faisait la traversée, non par le navire, mais par le paquebot. Il figurait sur la liste d'équipage, à partir du moment où le

(1) *Art. 3.*
(2) *Art. 8.*
(3) *Art. 9.*
(4) *Art. 9.*

bateau atterrissait dans la colonie; en fait, il était au compte de l'entreprise. Sa présence à terre permettait à l'armateur de toucher pour tous les hommes la prime de cinquante francs et de faire sécher sa première pêche à Saint-Pierre en vue de bénéficier de la prime de vingt francs allouée aux produits séchés sur place. Aujourd'hui : la prime de sécherie est personnelle aux hommes employés effectivement à l'opération, leur nombre est limité, et il y a un minimum établi pour la quantité de poisson séché : la fraude n'est plus possible (1).

Les primes à *l'exportation* varient suivant les lieux d'où part la morue et les pays où on l'expédie.

La loi du 26 février 1911 alloue :

Une prime de *vingt* francs par quintal métrique — cent kilos — de morue séchée, expédiée, soit directement des lieux de pêche, soit des entrepôts de France, à destination des pays étrangers ou des colonies françaises, *hors des limites du cabotage international;*

Une prime de *seize* francs par quintal métrique de morue séchée expédiée des ports de France, *sans y avoir été entreposée*, et importée dans les colonies françaises autres que l'Algérie ou dans les pays étrangers, *hors des limites du cabotage international;*

Une prime de *seize* francs par quintal métrique de morue séchée, expédiée, soit directement des lieux de pêche, soit des ports de France, à destination des pays étrangers, *dans les limites du cabotage international.*

Les morues de pêche française *repaquées* en France sont admises à bénéficier, déduction faite du poids du sel, des trois quarts de la prime d'exportation dont elles bénéficieraient si elles avaient été séchées en France (2).

La prime a pour but de permettre à nos exportateurs d'aborder les marchés étrangers, où la concurrence des pêches plus favorisées leur rendrait toute transaction impossible. Elle n'a pas la même raison d'être pour les expé-

(1) *Circul. n° 677 du Comité Central des Armateurs. Rapport* FROMAGEOT, *p. 392-393.*

(2) *Art. 11 de la loi du 26 février 1911.*

ditions dans les colonies françaises où l'importation est protégée par un droit de douane véritablement prohibitif. Il est tout un groupe de colonies (1) où le droit d'entrée pour les morues est de quarante-huit francs par cent kilogrammes: la prime devient ici tout à fait inutile pour assurer à nos produits le monopole du marché.

On se propose, en instituant les primes, de permettre à l'industrie française de lutter contre ses concurrents. Le but est suffisamment atteint quand la protection douanière paralyse cette concurrence. La loi refuse donc d'accorder la prime d'exportation toutes les fois que le droit protecteur est de vingt-six francs et au-dessus. Si le droit venait à être remanié et abaissé au-dessous de vingt-six francs, la prime viendrait s'ajouter au tarif de douane pour assurer la protection minima de vingt-six francs. Si, par exemple, le tarif tombe à vingt-cinq francs, la prime sera de un franc; elle serait de dix francs, s'il descendait à seize francs, et jouerait complètement, avec un droit égal ou inférieur à dix francs (2).

Par exception, une prime minima de quatre francs par quintal métrique est allouée aux expéditions de morue séchée à Saint-Pierre-et-Miquelon et importée dans les colonies françaises, même dans le cas où l'application des dispositions qui précèdent aurait pour effet de réduire la prime au-dessous de ce chiffre (3). La situation spéciale, très pénible et très obérée de notre colonie, explique ce privilège. De bons esprits le trouvent encore bien insuffisant.

Une prime de quinze francs est accordée à chaque quintal de rogues, provenant des produits de pêche primés, importées en France et susceptibles de servir comme appât pour la sardine (4).

---

(1) Ce groupe comprend : la Martinique, la Guadeloupe, la Guyane, Saint-Pierre-et-Miquelon, Le Gabon, La Réunion, Madagascar, Mayotte, l'Indo-Chine et la Nouvelle-Calédonie. A la Guadeloupe et dans ses dépendances, le droit a été réduit à 30 francs. (*Rapport* LAURAINE, *Annexe du procès-verbal de la séance de la Chambre des députés du 12 janvier 1911*, p. 8).

(2) *Rapport* LAURAINE, p. 7, 8 et 9.

(3) *Loi du 26 février 1911, art. 11, § 7.*

(4) *Art. 13, § 1.*

Les primes à l'exportation ne sont acquises que pour les produits parvenus à destination et reconnus propres à la consommation alimentaire, ou, s'il s'agit de rogues, à l'utilisation (1).

Pour toutes expéditions primées à destination de l'étranger, l'importation ne peut avoir lieu que dans les places pourvues d'un consul ou agent consulaire français, ou dans les places désignées par décret (2).

⁂

La loi du 26 février 1911 a, comme toutes les autres, ses pénalités : « Tout armateur, dont le navire, hors le cas de force majeure dûment constaté, n'aurait pas suivi la destination portée à la déclaration d'armement, perdra tout droit à la prime d'armement et sera passible du payement d'une somme égale à la prime totale à laquelle il avait prétendu, sans préjudice de la restitution de la partie déjà perçue. »

« Toute fraude ou tentative de fraude commises seront punies des peines portées aux articles 1 et 7 de la loi du 1er août 1905 sans préjudice de la restitution de la prime indûment perçue; l'article 463 du Code pénal et la loi du 26 mars 1891 sont applicables à la présente disposition. »

« Les infractions aux dispositions générales concernant les conditions du travail, la sécurité et l'hygiène à bord, prévues par la loi du 17 avril 1907, ou aux mesures spéciales d'avitaillement, qui seront déterminées par un règlement d'administration publique ainsi qu'il est prévu à l'article 19, pourront entraîner vis-à-vis de l'armateur, suivant leur gravité ou dans les cas de récidive, la suppression ou la réduction, par fractions de un ou plusieurs dixièmes, de la prime d'armement. Ces pénalités peuvent être appliquées indépendamment des poursuites qui seraient intentées contre les délinquants pour infractions aux lois et règlements en vigueur » (1).

---

(1) *Art. 14.*

(2) *Art. 11, § 9.*

(3) *Art. 17.*

Pour qui connaît les fraudes dont les primes ont été l'occasion, ces pénalités ne paraissent pas trop sévères. Seront-elles efficaces ? Les fraudeurs sont bien ingénieux, et l'administration parfois bien aveugle, à se demander si elle ne ferme pas les yeux volontairement !

⁂

L'article 12 de la loi met une condition à l'octroi des primes à l'exportation : le transport des produits de pêche doit être fait par navires français. Cela paraît une consécration de la loi de 1851; en réalité, c'est une aggravation. La loi de 1851 portait, en son article 16 : « Les primes fixées par la présente loi ne seront accordées qu'aux armements ou transports de produits effectués par bâtiments français. » Ce texte est actuellement interprété en ce sens que l'exportation ne peut être faite que par mer. Les travaux préparatoires indiquent plutôt que le choix des voies de transport est libre : mais si la mer est la voie choisie, ce sont les navires français qui doivent bénéficier du fret. Le transport terrestre ne semble pas inconciliable avec la prime: la loi de 1841 le reconnaissait expressément pour l'Espagne et réduisait, en ce cas, la prime de 3/8, ce qui la mettait à dix francs par quintal. Si la disposition ne fut pas reproduite en 1851, c'est qu'elle ne présentait plus en fait aucune utilité.

La question des transports par voie ferrée se posa en 1884, devant un cas de force majeure : des mesures sanitaires exceptionnelles empêchaient l'expédition par mer, et l'autorisation temporaire fut accordée d'envoyer par chemin de fer. Vers 1904, la fondation dans le Nord de la France, à Fécamp, d'un établissement de sécherie, à nouveau ramena la question : il était fort important pour cette industrie de pouvoir atteindre les marchés du centre de l'Europe dans les mêmes conditions que le commerce étranger et aussi que les sécheries du midi de la France, autrefois les seules, Bordeaux et Port-de-Bouc en particulier. Une proposition de loi fut présentée par M. Siegfried, tendant à autoriser l'expédition directe par voie de terre en tous pays étrangers. Appuyé par les ports du Nord, le projet fut vivement combattu par les

ports du Sud-Ouest et ceux du Midi. Une enquête, à laquelle procéda l'administration, donna les résultats suivants : sur les dix-neuf Chambres de Commerce consultées, cinq, Bordeaux, Bayonne, Marseille, La Rochelle, Dunkerque, voulaient le transport maritime obligatoire, et leur opinion était partagée par certains administrateurs de l'Inscription maritime, ceux de Bordeaux, Marseille et Paimpol. La Chambre de Saint-Brieuc se bornait à rappeler que le transport par voie ferrée ne doit pas faire obstacle à la prime. Toutes les autres Chambres : Boulogne, Dieppe, Fécamp, Le Havre, Rouen, Honfleur, Cherbourg, Caen, Granville, Lorient, Nantes, Saint-Pierre-et-Miquelon, la Chambre de Commerce française de Milan, demandèrent qu'on autorisât l'exportation par chemin de fer. Les administrateurs de Dunkerque, Fécamp, Le Havre, Saint-Servan, Granville, Cancale, Saint-Malo, Binic, le chef de service à Marseille, en opposition avec l'administrateur du quartier, émirent un avis semblable. Après une enquête menée sur place dans les ports intéressés, la commission du commerce et de l'industrie à la Chambre des députés concluait dans le sens de la liberté d'exportation par voie ferrée (1).

Le gouvernement sans doute avait été impressionné par cette manifestation et les arguments qui l'appuyaient. Il inséra dans le projet de loi sur les primes le principe de la proposition Siegfried : « Toutefois, pour les expéditions à destination de l'Espagne et des pays de l'Europe centrale, savoir : le Luxembourg, la Suisse, l'Allemagne du Sud, les provinces italiennes d'Emilie, de Lombardie et de Piémont, et la Vénétie, l'expédition pourra être effectuée par voie ferrée ; mais, en pareil cas, la prime sera réduite de seize à treize francs. » La commission du budget à la Chambre proposa de disjoindre ce paragraphe de l'article 12, et de le soumettre à une étude plus approfondie. Ainsi fut fait; le vote n'est pas intervenu encore : évidemment l'étude sera fort approfondie. « Jusqu'ici, écrivait le rapporteur, M. Lauraine, jusqu'ici la raison dominante invoquée pour maintenir les primes à la grande pêche *semblait* tirée

(1) *Circul. n° 677 du Comité central des Armateurs de France, Rapport* FROMAGEOT, p. 398.

de la nécessité d'encourager notre marine marchande et nos marins du commerce. Les exportations ne pouvaient prétendre à la prime qu'autant qu'elles étaient faites par eau et par bateaux français. »

« Est-il expédient de donner au principe admis une application qui semble le condamner ? La préoccupation qui a dicté le régime des primes ne trouvait point sa source dans le plus ou moins grand développement des chemins de fer français. »

« Le fret d'exportation n'est pas très considérable sans doute, mais il s'élève cependant à vingt ou vingt-cinq mille tonnes, qu'il est intéressant de maintenir à notre marine marchande, dont les progrès sont si lents. »

« D'un autre côté, et sans perdre de vue la nécessité d'approvisionner le grand marché de Milan, il n'est pas douteux que la modification proposée aurait pour effet de placer de grandes sécheries du Midi dans un état d'infériorité vis-à-vis de leurs concurrents du Nord, bouleversant ainsi les marchés respectifs et les zones d'influence des centres industriels » (1).

M. Lauraine est fort préoccupé de conserver aux sécheries du Midi leur situation *privilégiée*, un monopole de fait. De savoir si, de la sorte, il ne maintient pas les industries du Nord dans un réel état d'infériorité, il n'a nul souci. Cet argument est franchement mauvais : la concurrence est permise et l'intérêt particulier, fût-il du Midi, doit céder le pas à l'intérêt général.

Le plaidoyer en faveur de la marine de commerce n'a pas plus de valeur. N'est-elle pas étrange, cette affirmation que la raison *dominante* en faveur des primes à la grande pêche *semble* — M. Lauraine n'en est pas sûr — semble tirée de la nécessité d'encourager notre marine marchande ? » Il nous semble, à nous, que la raison dominante est tirée de la nécessité d'encourager la pêche. La marine marchande est déjà, pour les transports maritimes, l'objet d'un système spécial d'encouragements; la législation sur les primes, en

(1) *Rapport* LAURAINE. *Annexe du procès-verbal de la séance de la Chambre des députés du 12 janvier 1911, p. 10.*

lui maintenant le monopole de pavillon, lui assure les expéditions sur les grands marchés d'outre-mer à un fret de beaucoup supérieur au cours normal pour les mêmes destinations.

Jadis les marchés de l'intérieur n'existaient guère, ou ne pouvaient être atteints que par mer avec des transbordements : aujourd'hui ils sont nombreux, grâce aux chemins de fer et au développement général du commerce; et, sans nul doute, il en est dont l'obligation d'un transport maritime empêche ou entrave actuellement l'accès.

Pour certains trajets, l'expédition par mer est difficile, faute de services réguliers et fréquents; elle est de longue durée et le monopole du pavillon la rend particulièrement onéreuse, alors que le commerce étranger accapare les marchés, grâce à la rapidité et aux tarifs modérés des chemins de fer.

N'est-ce pas retirer d'une main ce qu'on donne de l'autre, que de subordonner la protection accordée contre des concurrents à une interdiction d'utiliser les moyens dont ceux-ci profitent si utilement ? Le but de la loi étant de soutenir les armements à la pêche, en facilitant les débouchés pour leurs produits, c'est aller à l'encontre de ce but que de limiter précisément ces débouchés (1).

Des exemples feront mieux saisir la contradiction. Un armateur veut envoyer de la morue à Milan, après l'avoir mise en sécherie à Bordeaux. Il devra la charger sur wagon et la diriger sur Marseille. Là, il l'embarquera sur Livourne par mer : c'est la condition indispensable pour l'obtention de la prime. A Livourne, il la débarquera, pour la remettre à nouveau sur le chemin de fer, qui la conduira à Milan.

Or, toutes ces opérations coûtaient, avant 1914, en chiffres ronds, par tonne : 82 francs.

Et, par transport direct, par chemin de fer, on eût dépensé : 48 francs. Soit une différence, par tonne, de quarante-deux francs, de quatre francs par quintal métrique.

De plus, pour expédier la morue de Bordeaux à Livourne,

---

(2) *Rapport* FROMAGEOT. *Circul. n° 677 du Comité central des Armateurs de France, p. 396 à 398.*

et de Livourne à Milan, il faut compter une moyenne de quinze jours, alors que le trajet, par chemin de fer, dure de six à sept jours. Il faut donc ajouter, à la dépense de quarante-deux francs par tonne, une moins-value pour détérioration, soit dans la qualité, soit dans la présentation : c'est la conséquence des transbordements, des séjours plus ou moins prolongés sur les quais, par des températures dangereuses.

Et la législation sur les primes interdit à l'armement l'exportation en Suisse, au Luxembourg : ces pays n'ayant pas de ports de mer, le transport par bateaux est impossible.

Tout cela enlevait jadis la moitié environ des seize francs accordés par quintal métrique. Que serait-ce aujourd'hui ? Est-ce bien l'encouragement aux grandes pêches ?

Des marchés, qui sont à notre porte, sont ainsi, dans la pratique, fermés au commerce français.

Il a fallu à l'Italie, en 1903, pour sa consommation....	320.000	quintaux	
L'Angleterre lui a fourni, environ	105.000	—	
La Suède et la Norvège.....	99.000	—	
Le Canada et les Etats-Unis..	56.000	—	
Et nous... à peine.....	50.000	—	(1)

Dans les cinq années qui vont de 1906 à 1911, sur une moyenne d'importation totale en Italie de 372.000 quintaux, la France, pays limitrophe, ne figure que pour 51.000 quintaux, soit environ le septième (2). Les mêmes calculs pourraient être faits en ce qui concerne l'Espagne.

La Chambre de Commerce française de Milan, délibérait, dans la séance du 14 mai 1909 :

« La France, ayant une situation privilégiée, aurait grand tort de ne pas profiter des ressources dont elle dispose, c'est-

---

(1) *Rapport fait par* M. LALOY, *armateur et architecte, au Syndicat des Armateurs cancalais, séance du 13 août 1908.*

(2) *Circul. n° 677 du Comité central des Armateurs de France, Rapport* FROMAGEOT, p. 398.

à-dire de ses lignes de chemins de fer en communication directe avec certains centres de la Haute-Italie, de la plus grande importance au point de vue de la consommation de la morue, et de ne pas favoriser par ce moyen à sa disposition l'exportation des produits des sécheries moins bien placées pour les transports par mer à destination de l'Italie qui, cependant, pourraient faire un chiffre considérable d'affaires dans ce pays, si elles pouvaient profiter des moyens de transport terrestres. »

« Les sécheries françaises bien placées pour profiter des transports par mer auront toujours un certain avantage sur les autres pour la plupart des centres de consommation italiens, et par conséquent elles n'ont pas à craindre la concurrence des transports par terre faits par d'autres maisons françaises. Le marché italien est assez vaste pour que toutes nos sécheries puissent travailler, et, au lieu de craindre la concurrence entre elles, il serait du plus haut intérêt qu'elles s'unissent pour lutter par tous les moyens contre les produits étrangers. »

« Notre marine marchande, d'autre part, ne doit avoir, à notre avis, aucune crainte, car les envois par terre ne pourront être faits dans la plupart des cas que quand la voie d'eau serait trop onéreuse et ne permettrait pas aux intéressés de lutter avec la concurrence. »

« En résumé, il ne s'agit pas de favoriser les chemins de fer au détriment de notre marine marchande, mais simplement de mettre nos exportateurs en mesure de profiter de tous les moyens dont dispose notre pays, pour favoriser nos exportations et en même temps l'industrie si importante de la grande pêche. » (1).

C'est la sagesse même. Puisque les primes ont pour objet de favoriser la grande pêche, que d'abord la grande pêche en profite. Il suffira, pour sauvegarder tous les intérêts en jeu : de maintenir le monopole du pavillon pour toutes les expéditions par mer ; d'assurer même aux bateaux français le monopole des transports en tous pays, sauf pour les envois dans le centre de l'Europe ; de laisser la liberté des

(1) *Rapport* FROMAGEOT, *déjà cité*, p. 398.

exportations directes par voie ferrée à destination du Luxembourg, de la Suisse, de l'Allemagne du Sud, de la Lombardie, et du Piémont. Dans ce dernier cas, on réduirait la prime : c'était l'économie du projet de loi, qui la ramenait de seize à treize francs. Il ne reste qu'à voter ce projet le plus tôt possible.

⁂

Tel est, en ce moment, l'état des encouragements aux grandes pêches. Pour compléter l'exposé, il est nécessaire de dire les *immunités* dont jouit cette industrie. L'armement est exempt de tous droits sur le sel indigène nécessaire à la préparation de la morue; exempt aussi des droits de douane et d'entrée sur le sel étranger : totalement pour la pêche dans les mers d'Islande, partiellement pour la pêche dans les autres régions : le droit de douane est ici ramené à 0 fr. 60 par cent kilos et 4 % du droit principal (1).

Un droit protecteur de quarante- quatre francs par cent kilogrammes vient en outre atteindre la morue salée étrangère à son entrée en France.

Des facilités étaient accordées autrefois pour le commandement des bateaux de pêche : elles ont été supprimées ou du moins fort restreintes par la loi de 1907, dite de Sécurité.

(1) Ad. Bellet, *op. cit.*, p. 231. — E. Littaye, *Notice sur la pêche de la morue*, p. 12 et 13.

CHAPITRE III

Faut-il supprimer les Primes ?

Primes menacées. — Lettre de M. Caillaux. — Rapport de M. Lauraine Lettre de M. Saint-Mleux. — Conclusion

Les Chambres, pour des raisons d'ordre économique, dont nous aurons l'occasion d'apprécier la valeur, semblent n'avoir accordé qu'à regret le renouvellement des primes à la grande pêche. Elles ont établi trois paliers dans l'exécution de la loi, qui est applicable du 1er juillet 1911 au 31 décembre 1926. « Le taux des primes de toute nature sera réduit de 10 % à partir du 1er janvier 1917 jusqu'au 31 décembre 1921, et de 10 % sur le taux de cette seconde période à partir du 1er janvier 1921 jusqu'au 31 décembre 1926 (1) » Il y a là une indication très nette : les primes, diminuées graduellement, sont destinées à disparaître, si les législateurs restent fidèles aux théories qui les ont, cette fois, inspirés. L'armement est menacé de rester avec ses seules ressources, et la question se pose de l'avenir réservé à cette industrie nationale.

Dans le projet de loi, le gouvernement maintenait les primes, sans restriction. C'est la commission du budget à la Chambre qui en réclama la réduction, ou plutôt la suppression par étapes. M. Caillaux jouissait, au sein de cette

(1) *Art. 20 de la loi du 21 février 1911.*

commission, d'une particulière autorité et fut l'auteur responsable des modifications apportées au projet. Le vote de la Chambre, des deux Chambres, reflète exactement les principes économiques et financiers de l'ancien ministre. Il est donc fort intéressant de connaître ces principes, grâce auxquels on a réussi à saper une institution plus que séculaire. M. Caillaux les a exposés dans une lettre à MM. Le Hérissé et Surcouf, députés d'Ille-et-Vilaine, qui étaient intervenus auprès de lui en faveur de nos pêcheurs et armateurs.

« Je voudrais, écrivait-il, vous demander de représenter à vos braves pêcheurs bretons combien est impossible à maintenir indéfiniment, dangereux à soutenir même temporairement, néfaste pour l'économie générale du pays, nocif pour les intérêts qu'on prétend servir, tout régime de primes à l'exportation. Nous l'avons fait tomber en ce qui concerne les sucres. Pourquoi ? Parce qu'il n'avait d'autre résultat que d'obliger le consommateur français à des sacrifices à seule fin de livrer le sucre *à meilleur marché à l'étranger.* »

« Quand nous primons la morue exportée, que faisons-nous ? Nous demandons tout simplement à la masse des contribuables, à vos agriculteurs comme à ceux que je représente, de donner de l'argent pour que la morue se vende à plus bas prix sur les marchés étrangers. Peut-on imaginer une conception plus bizarre ? Les sommes prélevées au moyen de l'impôt ne doivent servir qu'à pourvoir aux frais des services publics, des services français, et nous en distrayons une part pour la verser à l'étranger, aux fins d'abaisser le prix d'une denrée nécessaire à l'existence. Notez que les primes à la morue sont les seules primes à l'exportation qui subsistent : les primes à la culture du lin et du chanvre, les primes à la sériciculture, à l'oléiculture n'ont pour but que de suppléer à l'absence d'un droit de douane et de compléter la protection douanière : même les primes à la marine marchande, que j'ai combattues et que je persiste à trouver si fâcheuses, ont néanmoins pour objet de compenser des charges qui pèsent sur des navires français. Notez encore que les primes à l'exportation des sucres, que j'ai fait tomber en provoquant la convention de Bruxelles, trouvaient dans quelque mesure une justification

dans ce fait que les puissances étrangères distribuaient, elles aussi, des primes. Mais, en l'espèce, rien de tel n'existe ! »

« Est-ce que les primes n'ont pas, d'autre part, pour inconvénient de déterminer des industries factices ou tout au moins de fausser les conditions d'existence et de développement des industries qui en bénéficient ? Est-ce que les industriels, subissant l'illusionnisme des primes, n'orientent pas leurs efforts vers la recherche de la prime la plus élevée possible, plutôt que vers le développement rationnel et scientifique de leur industrie ? Vous savez quelles ont été les conséquences de certaines primes accordées jadis à la marine marchande, des primes aux voiliers. Tournant le dos au progrès, nos constructeurs ont mis en chantier des voiliers, alors que tous les efforts du pays auraient dû converger vers le développement de la flotte-vapeurs. Beaucoup de ces voiliers ont été trop vite et mal construits — il ne s'agissait pas de faire des opérations commerciales, mais de gagner des primes — : nombre d'entre eux se sont perdus et se perdent en mer avec leurs équipages. Est-ce que nous n'avons pas, nous législateurs, quelque responsabilité dans ces désastres ? Et n'y a-t-il pas quelque chose de vrai dans ce qu'on m'a affirmé que, en matière de grande pêche, des errements quelque peu analogues déterminent parfois de semblables sinistres ? »

« Toutes ces raisons, générales et spéciales, font que le régime des primes est appelé à disparaître, et, sans nul doute, le projet de loi soumis à la commission du budget aurait été repoussé par elle, si divers membres ne s'étaient rendu compte de la nécessité de ménager les transitions.

.....

« Tout ce que je prétends, tout ce que nous prétendons, c'est qu'il soit bien entendu que, assurées d'un délai que nous ferons aussi large que possible, vos populations se pénètrent bien cependant de cette idée qu'elles devront, dans quinze ans, dans vingt ans, dans vingt-cinq ans, vivre sans primes à l'exportation, et que d'ici là il leur faut s'adapter à la lutte avec une organisation renouvelée. »

« Qu'elles se disent qu'une industrie qui repose sur des

primes n'est jamais assurée du lendemain, puisqu'elle est à la merci d'une évolution dans la politique économique du pays » (1).

M. Lauraine, rapporteur du projet de loi, développe la pensée du *maître* dans une forme diffuse et quelque peu solennelle. Il écrit :

« Lorsqu'une industrie a une fois bénéficié d'une prime, elle s'adapte si complètement à la situation économique qu'on lui a ainsi artificiellement créée, qu'elle ne peut plus envisager le moyen de vivre sans le concours permanent du budget. L'évolution économique se fera partout autour d'elle: le progrès des autres la laissera insensible *dans son attachement aux méthodes surannées*. Pourquoi d'ailleurs ferait-elle un effort ? Aurait-elle plus d'avantages à courir les risques d'un perfectionnement qu'à continuer de vivre en sécurité à l'abri d'une protection qui défie tous les aléas économiques ? »

« Et, de leur côté, les pouvoirs publics partagent, semble-t-il, la même illusion. Les raisons de sentiment prennent vite la place de la raison. On n'ose plus toucher à des situations acquises, et *dont les bénéficiaires sont toujours si intéressants* ? En telle sorte que les conditions dans lesquelles la protection originaire a été instituée ont beau se modifier, les motifs déterminants de la décision initiale ont beau disparaître, il subsiste encore comme un besoin, partagé par les intéressés et les pouvoirs publics, de substituer l'argent du contribuable à l'initiative et à l'effort des bénéficiaires de la prime. »

. . . . . .

« Sans vouloir examiner ici la question de l'Inscription maritime, on peut, sans blesser aucun sentiment, affirmer que la nécessité de faire de bons gabiers est moindre qu'au moment où nous perdions nos colonies, ou même qu'en 1816... »

« Mais il est des arguments auxquels nous ne pouvons rester sourds : que deviendraient, sans les primes, 13.000 marins qui, chaque année, vont sortir la morue des profondeurs des

(1) *Ouest-Eclair* du 20 janvier 1911.

Bancs de Terre-Neuve ou d'Islande ? Et nous nous félicitons de ne pas connaître l'embarras où nous mettrait le même raisonnement, s'il était tenu par les 3.000.000 de cultivateurs qui vivent, si péniblement, chez nous, de la vigne ingrate. »

« Notre outillage de pêche s'est-il modifié depuis de longues années ? A-t-il suivi les progrès accomplis par nos concurrents ? Les primes n'ont-elles pas eu pour résultat de faire maintenir en usage *un matériel désuet* que les lois de la concurrence auraient normalement fait condamner depuis longtemps ? »

« Nous ne pouvons rien demander au passé. A l'heure actuelle, le matériel *est, hélas ! ce qu'il est*, et si nous nous attardions à en faire le procès, nous risquerions de compromettre l'existence des 13.000 marins qui, grâce aux primes, vont pouvoir embarquer et faire leur saison de pêche. »

« Mais votre commission estime que le désir de tout le monde de ménager des transitions, sans porter préjudice à de braves gens, ne doit point effacer en elle le souci de provoquer *l'effort des armateurs* et de lui demander, pour des résultats identiques, ou même supérieurs, un allègement aux charges du budget. »

« Nous constatons qu'à l'heure présente, il y aurait inconvénient grave à bouleverser brusquement le régime des primes à la grande pêche. S'il y a *faute des armateurs* de n'avoir pas recherché dans un outillage meilleur des résultats plus favorables, il y a faute aussi de la part des pouvoirs publics de ne pas avoir suffisamment éveillé leur attention sur ce point » (1).

Naturellement, ces critiques très vives de la prétendue routine des armateurs, bien qu'enveloppées dans des formules adoucies, n'ont pas eu le don de plaire aux intéressés, qui se sont défendus. Nous avons eu le rare bonheur de pouvoir nous procurer un intéressant mémoire rédigé, à la demande du syndicat des armateurs de Saint-Malo-Saint-Servan, par le secrétaire, M. Edmond Saint-Mleux, dont on connaît la compétence et l'absolue loyauté. Ces pages, écrites au moment des troubles de Cancale, n'ont pas été publiées, et

(1) *Rapport* LAURAINE, p. 5 et 6.

ce nous est une raison de plus de faire connaître à nos lecteurs ce document inédit.

M. Saint-Mleux s'adresse à M. Lauraine : « Si nous avons obtenu, sur le fond, une satisfaction que nous estimons suffisante, nous éprouvons le besoin de vous présenter à vous, M. le Député, quelques observations sur plusieurs passages de votre exposé des motifs, où nous sommes vraiment un peu trop sévèrement appréciés. »

« En quelques mots, et avec des raisons et des chiffres, nous espérons et désirons vivement vous convaincre que nous ne sommes ni atteints d'inintelligente inertie, comme vous semblez le croire, ni ennemis de tout progrès. »

« D'ailleurs, si nous étions seulement des béotiens intéressés, la situation étant réglée, le fait accompli, lutterions-nous encore *uniquement* pour obtenir que vous nous jugiez mieux ? »

L'auteur cite les passages du rapport de M. Lauraine, que nous avons reproduits, et il continue :

« Il est bien évident que, en lisant ces lignes, toute personne ignorante des choses de la pêche nous condamnerait, et cela d'autant mieux que vos reproches sont en même temps des conseils bienveillants, à vous dictés par le souci des intérêts généraux et de nos propres intérêts ! »

« Nous ne désespérons pas de notre cause cependant. Car *les faits*, TOUS LES FAITS contredisent la mauvaise opinion que vous avez de nous. »

« Il est entendu que nous parlons ici seulement de ce que nous pratiquons, de ce que nous connaissons, de la pêche et de la préparation de la morue au Banc de Terre-Neuve et en Islande et non de toute autre pêche. »

« D'une façon générale, on nous reproche :

1° De ne pas suivre la voie du progrès;

2° De nous attacher à des méthodes surannées et de conserver un matériel désuet;

3° De ne pas adopter un outillage meilleur;

4° De ne pas suivre les progrès de nos concurrents. »

« Nous aurions préféré qu'*avec précision* on nous eût indiqué le *matériel*, l'outillage que prennent *nos concurrents*

et que nous devrions avoir ! Les progrès qu'ils ont accomplis et que nous refusons ou négligeons d'adopter ! Nous sommes réduits à chercher. »

« Quels sont nos concurrents ? Les Norvégiens seulement, *en Europe.* Les Anglais de Terre-Neuve et les Américains du Labrador et de la Nouvelle-Ecosse, en *Amérique.* Ils ont tous sur nous un seul avantage, mais il est considérable : ils pêchent à pied d'œuvre, ils sont chez eux et nous, nous devons, pour aller sur les lieux de pêche, en Islande ou à Terre-Neuve, faire un millier de lieues, avoir des bateaux plus grands et meilleurs que les leurs, nourrir nos hommes pendant les traversées d'aller et retour, et pêcher *coûteusement* le plus souvent une boëtte, moins bonne que celle que nos concurrents se procurent *pour rien.* »

« A part cela, nos applets de pêche sont les mêmes exactement que les leurs. Pour nos bateaux, on peut consulter le « Veritas » : il n'existe pas, *en Europe*, une flotte de trois cents bateaux neufs comme celle qui constitue la flotte de pêche à la morue, et nous ne croyons pas qu'un homme du métier puisse la critiquer. Ils sont *plus neufs* et meilleurs que ceux de nos concurrents ! »

« En ce qui concerne les moyens de préparation employés par nous et par nos concurrents : nous ne pouvons mieux faire que les Norvégiens, favorisés d'ailleurs spécialement par la nature, mais qui travaillent bien le poisson. Quant aux Anglais de Terre-Neuve et du Labrador, tous leurs efforts non couronnés de succès jusqu'ici, tendent à imiter notre préparation. »

« Nous avons sous les yeux le journal commercial anglais le plus autorisé de Saint-John's, le « Trade Review ». Il reconnaît, avec une entière bonne foi, que l'infériorité de la préparation des produits anglais est le plus grand obstacle à leur expédition en Europe. La Chambre de Commerce de Saint-John's tient à ses électeurs commerciaux le même langage (avril 1910). Notre consul de Terre-Neuve, bien placé pour en juger, transmet au ministère du Commerce, le 8 mai 1910, une communication signalant la concurrence acharnée qu'on organise là-bas contre nos produits, et il écrit ceci : « Ils savent que *nos poissons conservés sont cotés comme étant de première qualité*, et ils voudraient voir la

marque terreneuvienne bénéficier également de la faveur de l'acheteur. » Tous les rapports envoyés par notre consul, M. Jules Chorat, signalent la même chose. Il y en a vingt au ministère et on peut les consulter. »

« Où donc, en tout ceci, est notre infériorité de travail et d'intelligence vis-à-vis de nos concurrents ? Nous pêchons avec des hommes qui valent au moins les leurs. Nous avons les mêmes applets. Nos bateaux sont meilleurs et mieux armés. Malgré la grande distance, et les charges que la prime ne compense pas — nous le prouverons, — nous pêchons plus qu'eux, nous préparons beaucoup mieux. »

« Que veut-on donc nous reprocher en nous traitant de routiniers ? Nous le savons très bien. On nous reproche, sur la foi des lieux communs qui traînent sur la question, dans les revues semi-techniques, dans des rapports insuffisamment mûris faits par nos officiers de marine, vaillants marins, mais de compétence commerciale « inégale », enfin dans les journaux qui publient des articles aussi spirituels qu'incompétents, on nous reproche, disons-nous, de ne pas remplacer les bateaux à voiles *désuets* par les navires et *chalutiers à vapeur.* »

« Voilà le grand mot lâché ! Mais ce n'est qu'un mot et il ne sera pas difficile de l'établir. Pour nous engager à remplacer les voiliers par des chalutiers à vapeur, il faudrait au moins :

Prouver d'abord que cela fût utile, plus productif pour la pêche;

Il faudrait ensuite que cela n'eût pas été essayé;

Il faudrait, enfin, avant de nous faire un reproche d'inertie et de routine, établir que cet essai a été fait par nos concurrents, et qu'il a été heureux. »

« Or, quelle est la situation ? En Islande et à Terre-Neuve, les pêches avec les chalutiers à vapeur ont été essayées : mais ces essais n'ont été faits ni par des Norvégiens, ni par des Anglais terreneuviens, ni par des Américains du Labrador ou de la Nouvelle-Ecosse. *Pas un seul chalutier à vapeur, portant pavillon étranger*, n'a paru sur les Bancs. L'essai a été fait *par les armateurs français, et par eux seuls.* »

« En 1908, il y avait trente-cinq chalutiers français pêchant la morue, ayant traversé l'Océan, et venant de Bou-

logne, Fécamp, Arcachon, La Rochelle. En 1910, ils n'étaient plus que dix-sept ! C'est la quatrième année qu'on essaie cette pêche, et les résultats sont peu encourageants ! Il est probable que les chalutiers *vont disparaître* à Terre-Neuve, mais, pour Dieu, qu'on n'écrive plus que les armateurs français, confits dans la routine, n'ont pas suivi leurs concurrents ! C'est contraire à la vérité des faits : ils les ont toujours devancés ! »

« Ceci étant établi sans contestation possible, tout esprit non prévenu se demandera pourquoi, ayant fait ce qu'il y avait à faire, ayant travaillé et lutté, ayant mieux pêché qu'on ne le faisait autrefois, l'armement ne peut pas encore se passer du concours de la prime. Ici, il faut avoir recours aux chiffres : voir les frais anciens de l'armement, voir aussi les frais nouveaux; comprendre que tout ce qui touche à la pêche est forcément aléatoire, et qu'on ne peut en raisonner sagement qu'en étudiant de longues périodes :

En 1860, le salaire moyen d'un homme allant à Terre-Neuve était d'environ 600 francs. Il est actuellement de 900 à 1.000 francs. La main-d'œuvre, dans les ports, était de 2 fr. 75 à 3 francs par jour; elle est maintenant de 4 à 5 francs. — Les lois du 29 décembre (Prévoyance) et du 14 juillet 1908 (Retraites et Invalides) viennent prélever *au moins* 9 % sur le montant des sommes versées aux marins pêcheurs. Néanmoins l'armement reste toujours exposé aux risques que lui fait courir l'article 262 du Code de Commerce et ceux qui découlent de sa responsabilité en matière civile. Toutes les marchandises, vivres et applets, nécessaires à l'armement, et qui représentent une somme de 25 à 35.000 francs par navire, ont augmenté dans la même proportion que les salaires et les impôts. Enfin, nul ne peut soutenir que les impôts frappant toutes les industries, directement ou indirectement, aient diminué en France : impôts directs, droits de quais, de pilotage, de visite, etc., etc... »

« Certes, il est fâcheux que les primes se montent, depuis quelques années assez abondantes, à une moyenne de 3 millions 500.000 francs. »

« Mais ne pouvons-nous répondre que notre industrie verse chaque année 20 millions de salaires aux marins ? 30 millions aux industries qui nous approvisionnent de

vivres, cordages, toiles, etc ?... Plus de 5 millions de main-d'œuvre dans les ports ? Des sommes importantes représentant le fret, la manutention, le transport des morues exportées à l'étranger, ou de celles consommées dans toutes les parties de la France ? Et, en toute conscience, peut-on dire que l'Etat français ne gagne pas indirectement, en maintenant par les primes notre industrie, plus que ces primes ne lui coûtent ? »

« Vous l'avez pensé, Monsieur le Député, et mû par un sentiment d'humanité envers notre population de marins, vous avez conclu au vote des primes à l'exportation de la morue. Vous avez pensé que ce mot cruel et d'ailleurs irréfléchi : « Ils feront autre chose ! » (1) ne pouvait solutionner la question. »

« Si vous vouliez contrôler nos dires, et venir ici sur place voir ce qu'est l'armement de Terre-Neuve, nous sommes convaincus que vous défendriez, mieux encore par raison que vous ne l'avez fait par humanité, la cause de l'armement de Terre-Neuve et d'Islande, de notre dernière, mais certaine suprématie maritime. »

Après l'attaque, la riposte, et combien nerveuse ! Après les phrases enveloppantes, les formules sonores du parlementaire, les calculs et les raisonnements sobres de l'homme d'affaires. Le député est imprécis, vague, nuageux même, il procède par insinuations: l'armateur est simple, vigoureux, il ne se paye jamais de mots, il fait appel aux chiffres et aux faits. On se demande ce que, dans un tête à tête, M. Lauraine aurait bien pu répondre à l'argumentation serrée de M. Saint-Mleux. En tout cas, son rapport ne laisse rien entrevoir de la réponse qu'il eût pu faire, et son courtois adversaire garde l'avantage, à n'en pas douter.

Pour MM. Caillaux et Lauraine, les armateurs sont des routiniers, et l'octroi des primes en est la cause : accusation vague, que prudemment l'on se garde bien de préciser. M. Saint-Mleux montre, prouve que le reproche n'est pas fondé : l'intérêt, sans autre raison, commande à l'armement

---

(1) Mot attribué à M. Caillaux, répondant à un membre de la commission, qui lui demandait : « Et que feront les pêcheurs ? »

de suivre les meilleures méthodes. Les primes ne suffiraient pas à le garantir contre la concurrence. Notre flotte de voiliers est, dans l'ensemble, la plus belle qui soit : le secrétaire du syndicat malouin l'affirme, et nous le croyons comme lui. Quand on aura adopté sur tous les bateaux le guindeau à vapeur, qui permettra de jeter et de lever l'ancre plus rapidement et d'une façon moins pénible pour les équipages, et peut-être la télégraphie sans fil, qui permettrait aux navires heureux de faire connaître aux autres les régions où abonde le poisson, il est difficile de citer un progrès que les armateurs ne se soient pas approprié. Nos procédés de pêche et de préparation paraissent excellents : notre poisson est coté sur les marchés étrangers, et la fraude est connue, qui consiste à faire passer la morue des autres pays comme produit français.

« Donner des primes à l'exportation, c'est s'appauvrir pour enrichir l'étranger. » La formule est spécieuse, elle n'est point exacte. On oublie que ce n'est pas l'étranger qui reçoit, ce sont les Français, les services français. Supprimons les primes : l'étranger ne payera pas plus cher la morue, mais il la prendra ailleurs.

Peut-on, d'autre part, comparer les primes à la production des sucres et les primes à la pêche de la morue ? La suppression des premières peut-elle avoir une répercussion quelconque sur la défense nationale ?

Si les primes doivent disparaître un jour, qu'on trouve du moins, pour légitimer cette mesure, des raisons plus valables : celles-là sont vraiment insuffisantes.

CHAPITRE IV

Le Bateau de Pêche de l'Avenir

Avenir du chalutier. — Petit, moyen, grand chalutier?
Avenir du bateau à voiles

Est-ce que l'armement à la voile est le dernier mot et la forme définitive de l'industrie française de la grande pêche ? Et pourquoi ne remplace-t-on pas les voiliers par des chalutiers ? C'est la pensée intime de MM. Caillaux et Lauraine. Pour M. Saint-Mleux, cette forme nouvelle de l'industrie n'a pas d'avenir : il en donne comme raison les échecs du passé. Son mémoire a été fait en 1911, et nous savons que M. Saint-Mleux ne pense plus de même aujourd'hui; la situation actuelle n'autorise plus des déductions aussi pessimistes. Quand le secrétaire du syndicat malouin d'armement affirme qu'aucune tentative n'a été faite par les étrangers, il ne parle que de la pêche à Terre-Neuve, qui lui est surtout connue, et pour l'époque qui précède l'année 1911. En Islande, les Norvégiens et les Anglais ont essayé le chalut depuis longtemps et ont obtenu de beaux résultats : dès 1906, il y avait plus de cent chalutiers anglais, dont les ports d'attache étaient Grimsby, Hull et Aberdeen (1). Toutes les nations ont aujourd'hui une flottille de vapeurs de pêche sur les Bancs de Terre-Neuve. Nos compatriotes eux-mêmes, après de lourdes déceptions, se sont repris à espérer. Mais les tâtonnements

(1) *Bulletin de la Marine marchande*, janvier 1906, p. 5 et 6.

et les pertes du début légitimaient la méfiance, et cela justifiait peu les critiques si affirmatives et l'optimisme un peu béat de MM. Caillaux et Lauraine.

Nous croyons, avec tous les propriétaires de chalutiers, avec la plupart des armateurs français, à l'avenir et au développement de ce mode de pêche. Il est une « période de de temps indispensable pour l'étude et la transformation graduelle d'un matériel important, dans lequel sont engagés d'intéressants et respectables capitaux » (1). Aujourd'hui la situation économique est fort instable; le cours du change nous est très défavorable et l'achat des chalutiers, aussi bien que leur armement et leur entretien en combustible, exige des sommes formidables devant lesquelles on recule encore ! D'autre part il est des problèmes importants qui ne sont pas résolus : par exemple on n'a pas mis au point la forme du filet qui prendrait la morue entre deux eaux, à toute profondeur, puisque le chalut actuel descend toujours jusqu'au fond. Dans quelques années le chalutage doit prendre un rapide essor.

Sous quelle forme ? Les compétences discutent, et seule l'expérience, toujours coûteuse, les mettra d'accord. Nos armateurs ont d'abord envoyé à Terre-Neuve et Islande des chalutiers de petites dimensions, longs de 30 à 40 mètres, ceux mêmes avec lesquels on fait sur les côtes la pêche du poisson frais : c'est la méthode anglaise. Mais les Anglais, pêchant en Islande, sont rapprochés de leur littoral, et nos bateaux sont éloignés de leur base de ravitaillement. Pour parer à cet inconvénient, on a utilisé des *chasseurs*, qui vont recueillir la morue pêchée par le chalutier, et lui porter du charbon, du sel et des vivres, comme cela se fait pour les goélettes islandaises. Malheureusement, le chasseur, très pratique pour le voilier pêcheur, présente, pour le chalutier, de graves inconvénients. Si le chasseur se perd, subit une avarie ou éprouve un retard, il cause un préjudice sensible au navire qui l'attend, et ne peut continuer sa pêche, malgré les frais énormes qui continuent à courir.

---

(1) Extrait imprimé du Registre des délibérations du Syndicat des Armateurs cancalais, séance du 31 déc. 1908.

De là est née la conception du chalutier de grande pêche, à la fois transport et instrument de capture. La Société générale d'armement d'Arcachon a construit un beau bateau qui, bien commandé, a donné d'excellents résultats. C'est l'*Elisabeth-Marie*, dont les caractéristiques sont les suivantes :

Longueur : 39 mètres.
Largeur : 9 mètres.
Tirant d'eau arrière : 5m12.
Portée en lourd : 500 tonnes de poisson.
Puissance de la machine : 750 HP.
Vitesse aux essais : 11 nœuds 5.

Les Pêcheries de Fécamp, administrées par MM. Duhamel, ont construit, depuis l'armistice, des chalutiers de même type à peu près : le *Cap Fagnet* et l'*André Pierre*. Leur pêche a été très bonne.

Depuis lors, on a construit des navires plus grands, qui ont comme dimensions :

Longueur : 60 mètres de quille.
« : 65 mètres hors-tout.
Largeur : 10 mètres.
Tirant d'eau arrière : 5m50.

Les logements sont faits pour 60 hommes d'équipage. La machine, de 1.000 HP, est desservie par deux chaudières à vapeur chauffée au mazout.

La portée en lourd est de :
575 tonnes de mazout;
359 tonnes de sel;
125 tonnes d'eau douce.
600 tonnes de poisson.

Ces bateaux qui peuvent faire, sans escale, une pêche de 110 jours, sont munis des derniers perfectionnements modernes, et possèdent un poste de T.S.F. et l'éclairage électrique. De ce type sont le *Patrie* (1), l'*Avant-Garde* et l'*Arrière-Garde*, qui font, en 1921, leur première campagne.

Quels seront les résultats ? Les armateurs ont cherché à

(1) Le *Patrie* est chauffé au charbon.

augmenter le rendement, tout en diminuant les frais : l'utilisation du mazout représente une économie fort appréciable sur la consommation du charbon. Il semble que les résultats doivent répondre aux espérances des armateurs qui se sont prononcés pour cette conception, et au premier rang desquels il faut placer M. L. Poret, de Boulogne-sur-Mer.

⁂

Ceci tuera-t-il cela ? Le chalutage fera-t-il disparaître les voiliers pêcheurs ? Petit à petit il en diminuera le nombre; mais nous croyons que longtemps encore on expédiera en Islande, surtout à Terre-Neuve, des navires à voiles. Ils gardent leur place, auprès des nouveaux venus. Ils coûtent moins cher; leurs propriétaires courent moins de risques; le travail des chalutiers ne nuit pas à leur pêche. La morue des voiliers, mieux préparée, a plus de saveur et se vendra toujours à des prix plus élevés. Cette forme d'industrie tentera les bourses moyennes, qu'effrayera longtemps encore le risque des grosses entreprises. Pendant quelques années même, le nombre des navires à voiles peut s'accroître, jusqu'au moment où le chalutage organisé, sûr de sa voie, le réduira progressivement, sans jamais toutefois l'éliminer complètement. Ils vivront côte à côte de longues années, dans l'accord le plus parfait, il faut l'espérer.

CONCLUSION

La pêche de la morue est une industrie bien française : de bonne heure, avant tous les autres, nos ancêtres s'y sont livrés, et nos marins y ont toujours tenu le premier rang. Elle occupe et fait vivre des milliers de personnes : l'armement a distribué, en salaires et traitements, certaines années, plus de 60 millions. Elle arrache à la mer de véritables richesses, qui constituent une heureuse contribution à notre ravitaillement, et qui, de 1914 à 1919, ont été un appoint fort appréciable à notre production si réduite. Elle est donc un élément solide de notre patrimoine national.

L'action d'une marine puissante est décisive en cas de guerre. La nôtre est tombée à un rang inférieur. Et l'incertitude de l'avenir nous oblige impérieusement à garder, et même à accroître le nombre et la valeur de nos unités navales de combat. Aux navires il faut des équipages. Sans doute on peut recruter à terre une bonne partie des hommes dont on a besoin sur les bateaux de l'Etat, mécaniciens, canonniers, électriciens; mais les gabiers sont toujours nécessaires, et ce sont encore les marins de métier qui forment le plus clair de notre armée navale. Nos pêcheurs sont classés parmi les meilleurs. La pêche donne à ceux qui la pratiquent la bravoure, l'endurance, le mépris de la mort et du danger, l'accoutumance à la mer : et ce sont qualités qui ne peuvent se suppléer. Broyés, formés par leur rude travail, habitués à la vigilance, acceptant le péril, si c'est nécessaire, mais l'écartant, si c'est possible, les « pelletas » ont fait, à la guerre, de merveilleux patrouilleurs, et, dans la lutte avec les sous-marins, ils ont été admirables de courage, de sang-froid et de perspicacité.

Le maintien, la prospérité de notre flotte de pêche, si utile pour le temps de paix, s'impose donc absolument pour le temps de guerre. Et l'Etat doit faire tout ce qui est en son pouvoir pour y contribuer. Si les campagnes devaient toujours ressembler à celles de ces dernières années, l'armement français pourrait facilement se passer de tout secours officiel. Mais il est bien certain que l'abondance du poisson et sa cherté ne se maintiendront pas indéfiniment; le temps reviendra des campagnes médiocres ou franchement mauvaises. Puis nous avons à lutter contre de redoutables concurrents, qui ont sur nous l'avantage de la position géographique. L'Etat doit maintenir les primes, en particulier les primes à l'exportation, sans y mettre des conditions qui aboutissent pratiquement à la suppression. L'entretien de notre flotte de guerre, la vie d'une partie importante de notre population maritime, le fret fourni par la pêche aux navires de commerce, tout cela ne vaut-il pas beaucoup plus que la somme de 3 à 4 millions que nous consacrons à encourager cette industrie ?

Nous n'osons demander des primes à la construction, qui permettraient de reconstituer notre marine de commerce, y compris celle de pêche, que la guerre a si durement éprouvée. Dans l'état actuel de nos finances, il serait cruel d'insister. Que n'a-t-on consacré à cette reconstitution indispensable une faible partie des centaines de millions que l'Etat a gaspillés et gaspille encore dans sa flotte commerciale ?

Mais il est, pour une industrie, des conditions essentielles de vitalité. L'évolution dans les méthodes de pêche tend donc à substituer les chalutiers à vapeur aux navires à voiles. Ces nouveaux bâtiments doivent pouvoir se réparer le plus rapidement possible; car pour eux le temps c'est de l'argent. Les armateurs demandent donc l'amélioration de nos ports, la création de cales sèches et des facilités de ravitaillement en charbon ou mazout. C'est un programme qui leur est commun avec tous leurs collègues de l'armement : programme que l'on agite depuis des années, à l'exécution duquel est liée la prospérité générale du pays, mais qui hélas ! dormira trop longtemps encore dans les cartons de notre lente administration.

Il y aurait lieu — mais ceci est l'affaire de particuliers, et, en l'occurence, c'est fort heureux — il y aurait lieu de développer les sécheries de morues dans notre colonie de Saint-Pierre-et-Miquelon : une quantité considérable de poisson est apportée en France, pour y être séchée, puis réexpédiée sur les Antilles et l'Amérique du Sud. Il y a là une série de transports dispendieux, que supprimerait l'installation de sécheries à Saint-Pierre-et-Miquelon.

Les pouvoirs publics ne se sont jamais, il faut le dire, désintéressés du sort de nos marins pêcheurs : ces braves gens méritent qu'on leur porte un vif intérêt. Que l'Etat tienne donc la main à l'application des lois et règlements qui ont été édictés en leur faveur. Les autorités doivent veiller avec soin à la tenue, la propreté des navires, à l'abondance et la bonne préparation des aliments, à la suppression de l'alcool, à l'application des mesures de sécurité. Si même le besoin s'en fait sentir, qu'on protège par de nouvelles lois la vie et la santé de ces hommes ! Mais, pour Dieu, qu'on ne les écrase pas en les protégeant; que la protection soit vraiment pratique pour être efficace ! Et, quand on vote une loi sociale, avant tout qu'on fasse les distinctions nécessaires ! Nous voudrions nous garder de toute exagération; mais nous estimons, par exemple, que l'application de la loi de huit heures aux équipages des bateaux de pêche serait un décret de mort pour cette industrie.

L'intervention de l'Etat dans les relations entre patrons et ouvriers n'a pas de quoi nous effrayer : nous sommes convaincu qu'elle s'impose quelquefois, et que les raisons par lesquelles on la combat sont vraiment insuffisantes. Il est, dans le droit commercial maritime, un certain nombre de clauses qui sont d'ordre public, et qui, par conséquent, ne peuvent être modifiées par le commun accord des armateurs et des pêcheurs. Il est possible que l'on y ajoute d'autres clauses : en principe il n'y a aucune objection à y faire. Pourvu que là encore on n'exagère pas, et qu'on laisse aux intéressés une grande liberté dans les conventions. En 1920, le gouvernement a pris une initiative dont on doit le féliciter. Il a mis en présence armateurs et marins, et les

a invités à discuter de leurs droits et de leurs obligations. Un fonctionnaire compétent présidait à ces débats et départageait les deux parties, ou plutôt leur faisait consentir de mutuelles concessions. Il en est sorti une formule intéressante de contrat, qui n'est pas toutefois le contrat collectif régi par la loi du 25 mars 1919. C'est la bonne voie; et il faut la suivre. Nous voudrions pourtant voir à ces débats, au lieu de cégétistes sans mandat, des représentants qualifiés des marins pêcheurs, et choisis par eux.

Il n'est pas une étude sur la pêche qui n'ait conclu à l'utilité, à la nécessité du syndicat chez les marins pêcheurs. Nous y concluons comme tous les autres, un peu sceptique quant au résultat. Et pourtant l'organisation s'impose aux « pelletas » comme à tous les corps de métier. Il n'y a aucune bonne raison qui s'y oppose : on arguera de la clarté des chartes-parties, de la facilité des comptes ! Qu'importe ? La malhonnêteté, qui n'a pas toujours été absente dans les relations de l'armement et des équipages, peut se glisser entre les mailles du contrat le plus parfait. Que les pêcheurs se syndiquent donc; qu'ils fassent plutôt de petits syndicats locaux, reliés entre eux dans la même région ! Qu'ils ne rêvent pas d'abord de puissantes fédérations ! Le syndicat des marins a surtout son utilité au moment du règlement de comptes; rien ne l'empêcherait d'utiliser les services d'un comptable, ou même d'un avocat : une légère cotisation permettrait de couvrir les dépenses. Nous sommes convaincu que les pêcheurs livrés à eux-mêmes ne s'organiseront pas. Mais ils ont des amis, les Terreneuvas et les Islandais : que ces amis les groupent ! Le syndicat doit être professionnel : cela va sans dire, et sur ce point tout le monde est d'accord. Mais combien de syndicats professionnels ont vite cessé de l'être et sont devenus le jouet de politiciens ou d'agitateurs sans scrupules, qui les manient au gré de leurs intérêts personnels. Nous dirions volontiers qu'une des conditions pour qu'un syndicat reste professionnel, c'est qu'il refuse de s'affilier à la C. G. T. Et nous ajouterions qu'il faut entretenir chez ses membres des convictions, disons nettement des convictions religieuses, qui soient capables de contrebalancer les passions et les haines, causes de manifestations

inutiles et dangereuses, et génératrices de révolutions. Nous demandons des syndicats, qui n'existent pas seulement pour la forme, mais qui soient décidés, s'il le faut, à réclamer et à obtenir justice. Et, comme dit l'Ecriture, la justice et la paix s'embrasseront à nouveau.

Vu : le Professeur chargé de l'examen de la thèse : Ch. BODIN.

Vu : *le Doyen :* Ch. TURGEON.

Vu pour permis d'imprimer :

Rennes, le 9 Mai 1921.

Le Recteur : L. G. VARET.

Table des Matières

Bibliographie 7

Introduction 9

PREMIÈRE PARTIE : *HISTORIQUE DE LA PÊCHE DE LA MORUE*

Chapitre I. — *Historique de nos droits de pêche*..... 17

I) Terre-Neuve 17

II) L'Islande 38

Chapitre II. — *Coutumes et Réglementation*..... 45

DEUXIÈME PARTIE : *AVANT LA PÊCHE*

Chapitre I. — *Les Engagements*..... 55

I) Ceux qui s'engagent..... 55

II) Préliminaires des Engagements..... 59

III) Engagements définitifs..... 64

Chapitre II. — *L'Armement des Navires*..... 75

Chapitre III. — *Visites et Commissions de la loi de 1907*.... 77

TROISIÈME PARTIE : *LA PÊCHE*

Chapitre I. — *Départ et Traversée*..... 91

Chapitre II. — *Date du Départ pour l'Islande*..... 95

Chapitre III. — *Faut-il supprimer les Primes ?*..... 398

I) Bancs de Terre-Neuve..... 101

II) L'Islande 105

CHAPITRE IV. — *La Morue*..... 109

CHAPITRE V. — *L'Equipage d'un Bateau de pêche*..... 118

CHAPITRE VI. — *La Journée du Pêcheur*..... 122

CHAPITRE VII. — *La Nourriture pendant la Campagne*..... 135

CHAPITRE VIII. — *L'Hygiène à bord des Bateaux*..... 148

CHAPITRE IX. — *Maladies et Blessures des Pêcheurs*..... 158

CHAPITRE X. — *L'Alcool et l'Alcoolisme*..... 178

CHAPITRE XI. — *La Vie en Commun. — La Discipline à bord des Navires de pêche*..... 192

CHAPITRE XII. — *Les Risques des Pêcheurs*..... 201

CHAPITRE XIII. — *L'Assistance aux Pêcheurs*..... 213

QUATRIÈME PARTIE : *APRÈS LA PÊCHE*

CHAPITRE I. — *Le Retour en France*..... 229

CHAPITRE II. — *Vente de la Morue. — Liquidation de la Campagne*..... 233

CHAPITRE III. — *Les Pêcheurs à Terre*..... 235

CINQUIÈME PARTIE : *CONTRATS, SALAIRES, BÉNÉFICE DE L'ARMEMENT*

CHAPITRE I. — *Chartes-Parties*..... 243

CHAPITRE II. — *Le Mode de Versement des Salaires*..... 257
I) LES AVANCES..... 258
II) LE RETOUR..... 268

CHAPITRE III. — *Les Salaires des Pêcheurs. — Arrangements Pécuniaires entre Armateurs et Marins.* 270
I) QUESTIONS PRÉLIMINAIRES..... 270
II) L'ENGAGEMENT A LA MORUE..... 274
III) LE TIERS, LE CINQUIÈME, LE QUART... NETS : LEURS CARACTÈRES COMMUNS ET LEURS DIFFÉRENCES..... 276
IV) LE TIERS NET..... 280
V) LES 26 % OU LE QUART NET..... 286
VI) LE MILLE..... 290
VII) LE CINQUIÈME DES CHALUTIERS..... 297

Chapitre IV. — *Gains annuels des Pêcheurs. — Pensions et allocations* 300

Chapitre IV. — *Risques et Bénéfices de l'Armement*..... 312

Chapitre V. — *Nature des Relations Economiques entre Armateurs et Pêcheurs*..... 318

SIXIÈME PARTIE : *SYNDICATS*

Chapitre I. — *Syndicats d'Armateurs*..... 327

Chapitre II. — *Syndicat de Pêcheurs*..... 330

I) Syndicats de Dunkerque et Gravelines..... 330

II) Le Syndicat dans la Région Malouine..... 333

SEPTIÈME PARTIE : *LE PRÉSENT ET L'AVENIR DE LA PÊCHE*

Chapitre I. — *Etat de l'Armement de Pêche en 1921*..... 377

Chapitre II. — *Encouragement de l'Etat à la Grande Pêche* 384

Chapitre III. — *Les Lieux de Pêche*..... 398

Chapitre IV. — *Le Bateau de Pêche de l'Avenir*..... 409

Conclusion 413